



Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

241-242 | Janvier-Juin 2008

Milieus ruraux : varia

La RN 6 : un exemple d'intégration économique sous-régionale et un facteur de désenclavement du Niger

Abdou Bontianti et Issa Abdou Yonlihinza



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/4032>

DOI : 10.4000/com.4032

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2008

Pagination : 185-208

ISBN : 978-2-86781-466-2

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

Abdou Bontianti et Issa Abdou Yonlihinza, « La RN 6 : un exemple d'intégration économique sous-régionale et un facteur de désenclavement du Niger », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 241-242 | Janvier-Juin 2008, mis en ligne le 01 janvier 2011, consulté le 21 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/com/4032> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/com.4032>

REVUE DE GÉOGRAPHIE DE BORDEAUX
— depuis 1948 —

les Cahiers d'Outre-Mer

ISSN 1961-8603



N° 241-242

Vol. 61

2008

Janvier-Juin

➤ ***Milieux ruraux : Varia***

PRESSES UNIVERSITAIRES DE BORDEAUX

La RN 6 : un exemple d'intégration économique sous-régionale et un facteur de désenclavement du Niger

Abdou BONTIANTI ¹
et Issa ABDU YONLIHINZA ²

Pour être compétitives, les économies mondiales ont essayé de renforcer leur intégration en construisant de nouveaux regroupements régionaux ou en impulsant une nouvelle dynamique aux regroupements existants contrairement aux principes de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) qui exige la suppression des préférences communautaires dans les transactions commerciales. Ce mouvement d'intégration régionale a pris corps dans les différentes régions de la planète, notamment avec la consolidation de l'Union européenne (UE), le lancement du marché commun sud-américain (MERCOSUR), la mise en place de l'accord de libre échange nord-américain (ALENA) en Amérique du Nord ou le lancement de l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN). L'Afrique n'est pas en reste de ce mouvement, comme en témoigne la création de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), l'Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA), la Communauté Économique des États Sahélo-Sahéliens (CEN-SAD), etc. La régionalisation semble donc être l'option stratégique adoptée par les pays qui s'organisent en groupements d'intérêt commun. Cette stratégie d'adaptation au nouveau contexte économique est jugée d'autant plus importante que les pays du Sahel, comme le Niger, sont dans une situation d'enclavement. Les difficultés d'accès à la mer demeurent à l'heure actuelle le principal goulot d'étranglement pour le développement de leurs échanges. Désormais

1. Docteur en Géographie, Département de Géographie et Aménagement de L'Espace (GAME), Institut de Recherches en Sciences Humaines (IRSH Université Abdou Moumouni de Niamey ; mail : bontiantiabdou@yahoo.fr

2. Collaborateur, GAME/IRSH/UAM ; mail : yolehinza@yahoo.fr

ces pays doivent regarder au-delà de leurs frontières. Pour cela, la promotion d'un système d'infrastructures de transport adéquat favoriserait leur ouverture sur les marchés sous-régionaux, régionaux et internationaux. Puis la création d'un cadre institutionnel permettrait la fluidité des transferts des biens et des personnes par la suppression des entraves non tarifaires.

Le Niger accorde une grande importance aux voies par lesquelles il échange avec ses voisins. À ce titre, la voie béninoise a été pendant longtemps considérée comme la voie naturelle du désenclavement du Niger car par elle s'effectuait l'essentiel des opérations nigériennes d'import-export. Cependant, depuis quelques temps, des difficultés ont surgi. Les opérateurs économiques nigériens rencontrent sur ce tronçon des difficultés qui ont fini de les persuader de s'orienter vers d'autres voies : la route Niamey-Torodi-frontière avec le Burkina Faso est une alternative et un moyen important d'intégration sous-régionale du Niger. En quoi la Route Nationale 6 (RN 6) participe-t-elle à cette ouverture du Niger sur la sous-région ouest africaine ?³

Du point de vue méthodologique, en plus d'une recherche documentaire, d'entretiens auprès des services techniques, les données qui ont permis d'élaborer ce texte, proviennent d'une série d'enquêtes réalisées auprès des utilisateurs de la RN 6. Il a donc fallu procéder à une typologie des utilisateurs du tronçon (conducteurs, commerçants, migrants) auprès desquels des questionnaires spécifiques ont été adressés. La synthèse des données collectées a donné un texte qui s'articule d'abord autour de la présentation de la RN 6 en faisant ressortir les corridors qui y sont rattachés ainsi que les flux de marchandises drainés par le tronçon. Ensuite, nous présentons les raisons de l'engouement des opérateurs économiques nigériens pour cette route. Enfin, nous traitons des perspectives que la RN 6 offre au développement de certaines filières porteuses de l'économie nigérienne.

I – La RN 6 entre Niamey et la frontière nigéro-burkinabé

La route Niamey-Torodi-frontière Burkina Faso, la principale liaison entre le Niger et le Burkina Faso (fig. 1) est également un maillon de la route transsaharienne Dakar-Bamako-Ouagadougou-Niamey-Kano-N'Djaména. Jusqu'en 1981, le tronçon était en terre compactée ce qui le rendait difficilement praticable surtout en saison des pluies ; depuis son bitumage a été effectué.

3. Cet article tire sa substance d'un travail d'un mémoire de maîtrise de géographie soutenu par Monsieur Issa Abdou Yonlihinza.

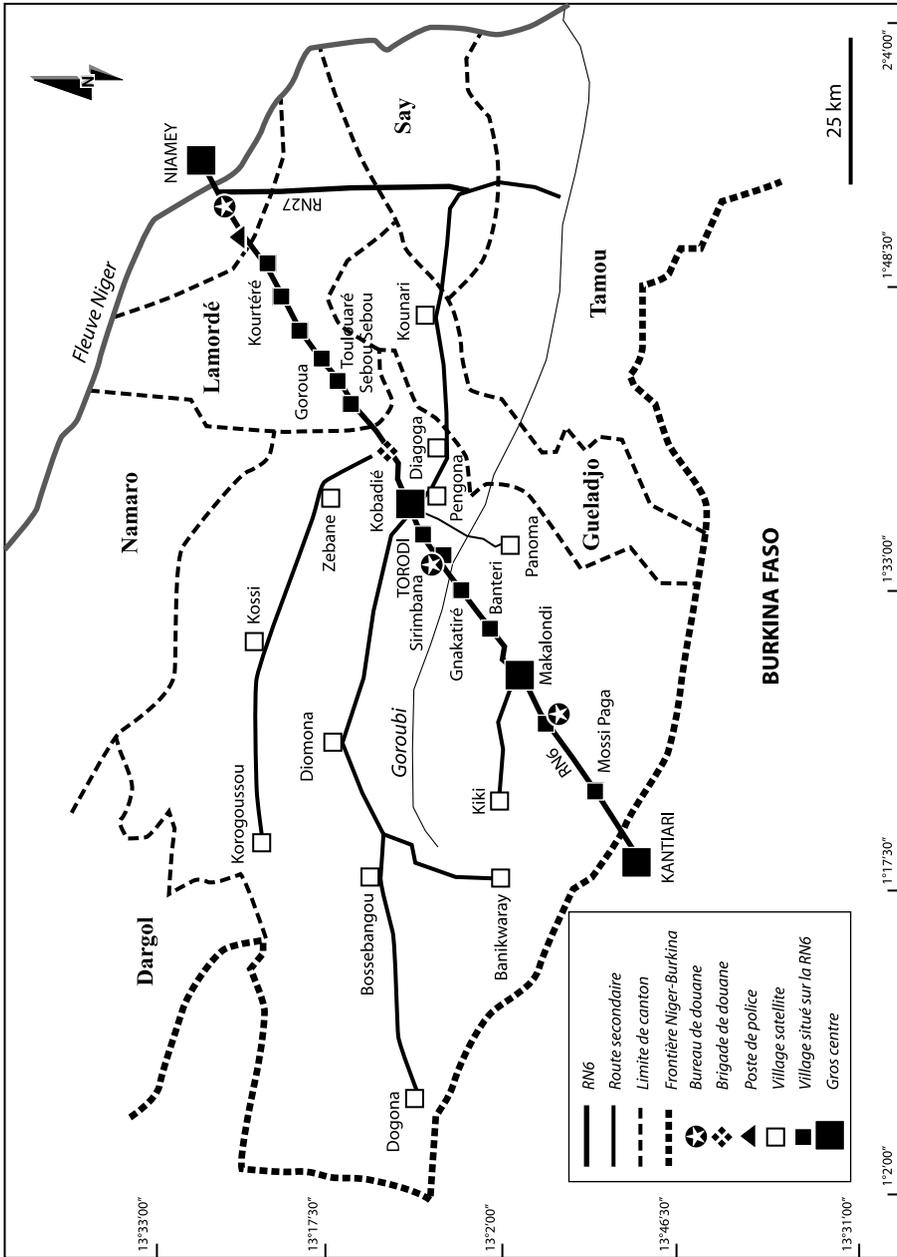


Figure 1 – La RN 6 et sa zone d'influence directe.

Très tôt, la nécessité de désenclaver le Niger et l'importance même de l'itinéraire à emprunter ont joué en faveur de son bitumage. Des études préliminaires avaient été effectuées dès 1978 par le bureau italien *Technital*. Les travaux de bitumage ont été effectués du 25 mai 1981 au 25 janvier 1984 par le groupement d'entreprises *Satom-Wix-Liesenhoff* et ont abouti à une modification du tracé et des vestiges de la route en terre compactée existent encore. Le financement a été assuré par la République Fédérale d'Allemagne à travers le *Kreditanstalt Fur Wiederaufbank* (KfW). Depuis, sauf quelques interventions ponctuelles, la route n'a bénéficié d'aucun autre entretien. D'importantes dégradations en sont résultées qui ont nécessité des travaux de réhabilitation. En 2002, après un appel d'offre, l'étude de la réhabilitation de la RN 6, financée par le Fond Européen de Développement (FED) a été confiée au Bureau Central d'Études pour les Équipements d'Outre-Mer, Société Française d'Ingénierie (BCEOM), puis les travaux de réhabilitation ont été exécutés par la Compagnie Sahélienne d'Entreprise (CSE) et ont coûté 11 924 460 039 Fcfa : sa plate-forme (largeur) est de 9 m et sa couche de roulement (la chaussée) est de 7 m. La route restaurée a été inaugurée le 3 février 2005.

La RN 6 a un tracé de 119,383 km, et traverse 3 localités importantes : le village de Kobadié au PK 46 (Point kilométrique 46), le chef-lieu d'arrondissement de Torodi au PK 60 et le poste frontalier de Makalondi au PK 95. En dehors de ces localités, il existe plusieurs petits villages. La route est orientée Nord-Est – Sud-Ouest et traverse des formations végétales herbeuses et arbusives très dégradées.

II – La RN 6 et les corridors de désenclavement

La situation d'enclavement du Niger a fait que l'État a de tout temps accordé beaucoup d'intérêt aux questions de son désenclavement externe. À partir de la RN 6, le Niger dispose officiellement de 3 corridors d'accès à la mer (fig. 2).

- Le corridor Niamey-Lomé est entièrement routier. Il se compose de la traversée du Togo sur 650 km, puis de celle du Burkina Faso sur 472 km, soit 1 122 km, auxquels il faut ajouter les 120 km de la frontière du Burkina Faso à Niamey. La totalité de l'axe est bitumée. Le Togo a aussi octroyé au Niger la jouissance d'une aire de stockage de 24 000 m² dans l'enceinte du port de Lomé par un autre accord. Ce corridor est très apprécié par les utilisateurs surtout depuis l'instauration de l'opération « Solidarité sur mer » qui consiste à escorter les véhicules, d'où une diminution sensible des tracasseries administratives routières en territoire togolais.

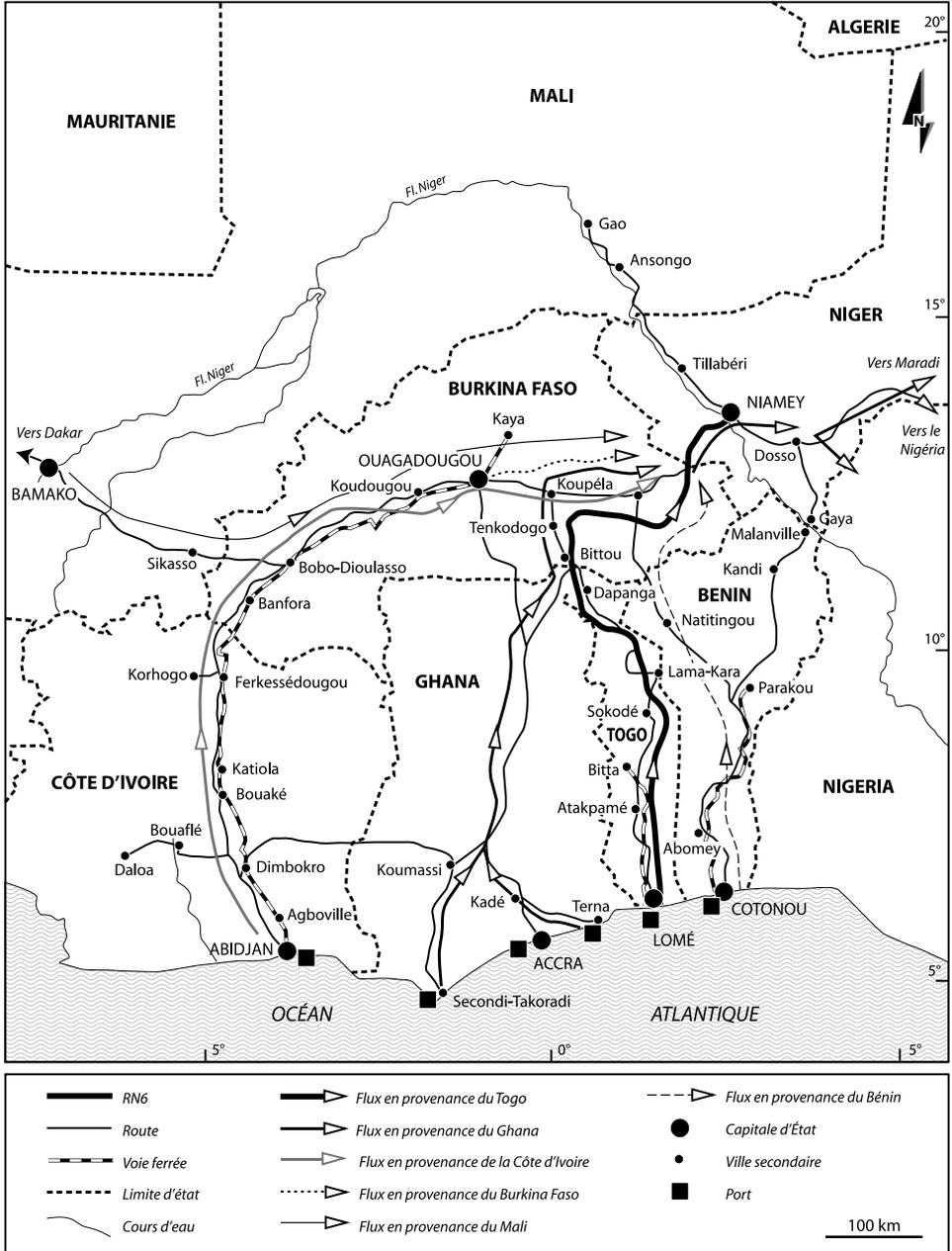


Figure 2 – Structuration des flux d'importation du Niger transitant par la RN 6.

- Le corridor Niamey-Abidjan : long de 1 660 km, il se compose de la traversée de la Côte-d'Ivoire et du Burkina Faso sur une route entièrement asphaltée. Ce corridor offre la possibilité d'utiliser le transport ferroviaire entre Ouagadougou et Abidjan, soit 1 145 km. Le corridor ivoirien est cependant perturbé par la crise politique qui prévaut dans le pays. En dépit de l'instauration de l'opération « Fluidité routière », le trafic en direction ou en provenance du Niger a diminué comparativement aux autres.

- Le corridor Tema-Takoradi-Niamey est devenu ces dernières années, l'une des plus importantes voies de desserte du Niger. Il se compose de la traversée du Ghana sur environ 900 km et se confond avec celui de Lomé-Niamey à partir de la ville de Bittou (Burkina Faso).

Dans tous ces corridors, le Niger est signataire de conventions avec les pays de départ et de transit pour ses marchandises, à l'exemple des conventions multilatérales de la CEDEAO (TIE et TRIE) et des conventions bilatérales entre le Niger et le Ghana signées depuis 9 juin 1976, pour ne citer que celles-là.

III – Les flux de marchandises drainés par la RN 6

À l'image de la balance commerciale du Niger, les mouvements de marchandises sur la RN 6 font ressortir un écart important entre les importations et les exportations et la suprématie de l'import sur l'export (fig. 3).

1 – Les importations

Les importations constituent 93,31 % des flux de marchandises drainés par la RN 6. Les flux concernent l'ensemble des biens de consommation : les céréales, les produits alimentaires, les textiles, les matériaux de construction, les produits chimiques, les hydrocarbures et d'autres produits de grande consommation comme les cigarettes, les sachets plastiques, etc.

Globalement, ces importations ont connu une augmentation de 18,48 % en 2004, comparée à l'année 2003. Cette évolution positive des flux de marchandises sur la RN 6 prouve également que cette voie participe à la politique de diversification des moyens de désenclavement prônée depuis peu par les autorités nigériennes. Ceci étant, l'intérêt grandissant affiché par les usagers du tronçon débouche de plus en plus sur une recomposition du paysage de la circulation des biens et des personnes dans le cadre des échanges du Niger avec ses partenaires de la sous-région ouest africaine.

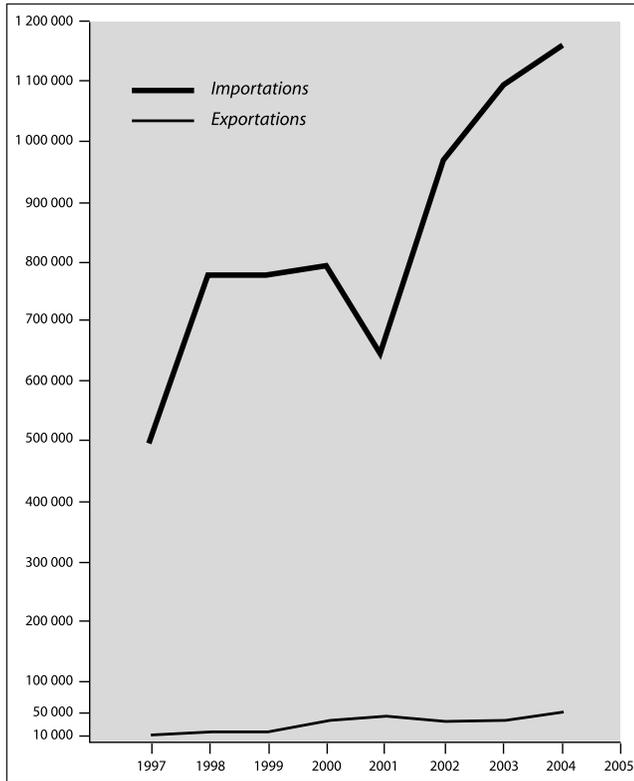


Figure 3 – Évolution des flux d'importation et d'exportations drainés par la RN6 de 1997 à 2004 (en tonnes).

La figure 3 montre une amélioration globale des quantités de biens importés drainés par la RN6.

Ainsi, la RN 6 présente des résultats positifs même si, en 2001, la chute des importations a été de l'ordre de 4,14 %. Ce recul est consécutif à la crise ivoirienne. Cette nouvelle donne a créé une situation d'insécurité dans le pays et a dissuadé les opérateurs économiques nigériens de s'y rendre. Ils se sont alors rabattus sur le corridor béninois sur lequel ils étaient déjà confrontés à des tracasseries. À partir de 2002, à la faveur des offensives de charme engagées par les autorités portuaires ghanéennes, notamment des ports de Tema et de Takoradi, la RN 6 a joué un rôle important d'autant plus qu'au Togo un mécanisme incitatif était mis en pratique pour attirer les opérateurs économiques des pays enclavés voisins. Ce mécanisme consistait à escorter les transporteurs et les marchandises du port de Lomé jusqu'à la frontière burkinabé, les protégeant contre les tracasseries routières. Cette initiative entrait dans le cadre des directives des organisations d'intégration sous-régionales sur la libre circulation des personnes et des biens.

Ainsi, en 2004, les importations nigériennes qui entraient par la RN 6, plaçaient en tête le corridor togolais avec 37,64 % des importations totales. Venaient ensuite les corridors ghanéen et burkinabé avec respectivement 28,86 et 19,44 % des importations totales. Enfin, les voies ivoirienne et malienne arrivaient avec 11,44 et 2,60 %. Il faut également noter que du Bénin, des marchandises entraient au Niger par la RN 6, compte tenu de l'amélioration des conditions de desserte due à la réhabilitation du tronçon. En matière d'aménagement du territoire, la RN 6 ne pouvait donc qu'attirer l'attention des décideurs.

2 – La typologie des marchandises importées transitant par la RN 6

Les importations sur la RN6 concernent l'ensemble des biens de consommation. La figure 4 montre nettement que les céréales (mil, sorgho, riz et maïs) constituent les quantités les plus importantes importées. Ces céréales sont sujettes aux aléas climatiques : une mauvaise saison signifie une mauvaise récolte. Une mauvaise récolte débouche inévitablement sur un déficit alimentaire qu'il faut combler, d'où des importations massives en provenance principalement du Ghana et du Togo. C'est ainsi qu'à cause de la sécheresse de 1997, les importations ont été de 201 908 t en 1998, soit une progression de 89 723 t. De même, le déficit de l'année 2001 a nécessité un apport de 139 709 t de céréales, soit une augmentation des flux céréaliers sur la RN 6 de 43,65 % par rapport à l'année 2000.

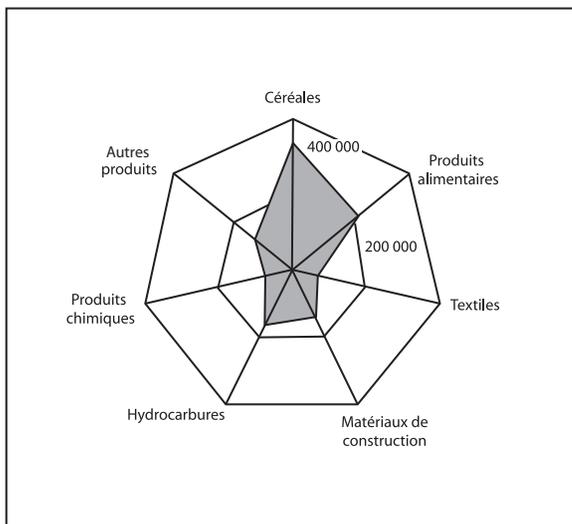


Figure 4 – Les niveaux d'importation des produits à travers la RN6 (en tonnes).

Les produits alimentaires (mangues, igname, pâtes alimentaires, etc.) font aussi figure de produits de grande importation. Ils viennent essentiellement du Burkina Faso pour les mangues, du Ghana pour l'igname, de la Côte-d'Ivoire pour les bananes et du port autonome de Lomé pour les pâtes alimentaires. Les quantités importées sont en progression sensible : entre 1997 à 2003, c'est-à-dire en 7 ans, les quantités importées ont plus que doublé, passant de 121 569 t à 281 339 t, soit une augmentation de 231,14 %.

Les matériaux de construction – composés de ciment togolais, de bois d'œuvre et de fers à béton ghanéens ainsi que la tôle galvanisée de la Côte-d'Ivoire – sont également dans cette logique de progression quantitative. Les hydrocarbures sont aussi à classer dans cette rubrique. Les importations sur le tronçon concernent enfin des produits non moins importants tels que les textiles, les produits chimiques (engrais, acide gras etc.), et d'autres produits tels que les chaussures, les produits cosmétiques, les pièces détachées des véhicules usagés, etc.

3 – Les exportations

Les flux à l'exportation sur la RN 6 traduisent la situation générale sur l'ensemble des tronçons par lesquels le Niger échange avec l'extérieur selon le chef du bureau de douane de Torodi. Les quantités de marchandises sont très faibles par rapport aux importations, ne représentant que 16,7 % de l'ensemble des flux sur cette nationale. Cette situation contribue à renchérir le coût du transport des marchandises, car elle est à l'origine du phénomène du retour à vide des transporteurs la plupart des véhicules ayant du mal à obtenir des frets lors du retour aux ports compte tenu de la faiblesse des exportations. Face à ce manque à gagner, les transporteurs tentent de minimiser ces pertes en augmentant le coût de transport des marchandises.

Cependant, si les exportations nigériennes sont généralement faibles, elles s'orientent de plus en plus vers la RN 6 (fig. 3).

Ces exportations se concentrent sur un nombre limité de produits : des produits agricoles, notamment des cultures commerciales – comme le souchet, la gomme arabique, l'oignon, le poivron – ; des produits vivriers – principalement du niébé. Pour ce qui est des produits miniers, jusqu'en 2002, il n'a pas été enregistré de quantités exportées. À partir de 2003, la donne a changé : pour la première fois il a été enregistré 70 t de gypse exportées au Burkina Faso au profit d'une usine de fabrication de ciment. Par ailleurs, d'autres produits sont exportés chaque année en faibles quantités à travers la RN 6. Ce sont du natron, des cuirs et peaux, etc.

4 – Les moyens de transport des marchandises

Une observation au niveau d'un des postes de douane permet de constater que les marchandises sont transportées au moyen de différents types de camions dont le BCEOM a dressé une typologie en fonction du nombre d'essieux.

À l'issue d'un pointage au niveau du poste frontalier de Makalondi, nous avons identifié les sept types de camions de transport de marchandises, utilisés selon le type et la quantité de marchandise à transporter. Il faut néanmoins ajouter à ceux-ci, les camions-citernes qui assurent l'acheminement des hydrocarbures et des acides gras.

À chaque étape, les douaniers s'affairent à identifier les marchandises afin de juger de leur valeur en douane mais aussi pour détecter d'éventuelles marchandises prohibées. Après quoi, ils procèdent à la taxation des marchandises admises au régime de dédouanement.

5 – Les opérateurs de transports routiers

Depuis sa réfection, plusieurs sociétés de transports opèrent sur le tronçon de la RN 6 :

- des sociétés de transport à l'exemple de la Société Nationale des Transports Nigériens (SNTN), une société d'économie mixte créée en 1963. L'objectif initial était de disposer d'un outil puissant entre les mains des pouvoirs publics. La libéralisation du secteur des transports s'est traduite par l'abandon du monopole et la séparation des transports des voyageurs et ceux des marchandises. Par la suite, la société a été recentrée sur le transport de marchandises, celui des voyageurs étant laissé au secteur privé, notamment à la Société des Transports des Voyageurs (SNTV). Plusieurs autres agences privées de voyage ont vu depuis le jour. Parmi ces agences privées, outre la SNTV avec deux rotations hebdomadaires, deux autres empruntent la RN 6. Il s'agit de l'agence de voyage « Maïssadjé » avec au moins trois rotations hebdomadaires qui la placent au premier rang, et l'agence « RIMBO Transport » qui effectue quant à elle une rotation par semaine.
- À côté de ces sociétés de transport, une multitude de transporteurs artisans travaillent dans le secteur informel et occupent une place importante dans le transport des marchandises. Les autres transporteurs de voyageurs se sont regroupés en un syndicat qui a pour objectif la défense des intérêts de leurs adhérents tant vis-à-vis des pouvoirs publics (notamment défenses fiscales) que des clients.

IV – Les raisons de l'engouement des opérateurs économiques pour la RN 6

Plusieurs raisons militent auprès des opérateurs économiques nigériens en faveur de l'utilisation de la RN 6.

1 – Le gain de temps

Depuis la réhabilitation de la RN 6, les usagers estiment que cette voie leur fait gagner plus de temps surtout en comparaison de la période d'avant le revêtement. Certains avancent même une diminution de la moitié du temps. Ce facteur temps est considéré comme un indicateur très important pour les transactions : moins les marchandises mettent du temps à être acheminées, plus les bénéficiaires sont importants, disent les commerçants. Nos enquêtes révèlent d'ailleurs que le niveau de fréquentation de la RN 6 est lié au caractère favorable du tronçon aux activités. Autrement dit, plus la voie est favorable à un usager, plus le nombre de fois qu'il la fréquente est important. Pour les commerçants par exemple, nous avons relevé que si le nombre de ceux qui fréquentent le tronçon moins de 5 fois dans l'année est de 23,33 %, pour 5 à 10 fois ils sont 30 % et pour plus de 10 fois de fréquentation annuelle ils sont 46,66 %.

Pour les conducteurs, indépendamment de la rapidité dans l'acheminement des marchandises, les véhicules ont de moins en moins de problèmes mécaniques. Les témoignages de plusieurs conducteurs montrent qu'avant la réfection du tronçon, les conducteurs étrangers étaient réticents à charger des marchandises à destination du Niger débarquées dans les différents ports. Depuis sa réhabilitation, ils sont 26,7 % à rivaliser avec les conducteurs nigériens.

2 – La possibilité d'accès à plusieurs ports de la sous-région

À partir de la RN 6, le territoire de la République du Niger dispose de plusieurs voies de désenclavement donnant accès à plusieurs ports de la sous-région ouest-africaine devenus désormais vitaux pour l'économie du Niger. Nombreux sont les opérateurs économiques nigériens à s'en féliciter. Ils se sont vite rendus à l'évidence des opportunités offertes par le tronçon qui permet l'accès aux ports de Tema et Takoradi au Ghana, à celui d'Abidjan en Côte-d'Ivoire et à celui de Lomé, le seul port en eaux profondes de la sous-région.

Enfin, il est important de souligner que la baisse d'intérêt pour la voie béninoise vient des problèmes rencontrés par les opérateurs économiques nigériens au port de Cotonou et sur la voie béninoise.

3 – Les causes de la baisse d'intérêt pour le corridor béninois

Le corridor béninois était la principale voie d'accès du Niger à la mer. À cet effet, le Niger et le Bénin étaient signataires des Conventions relatives aux Transports Routiers Inter-États (TRIE / CEDEAO) et au Transit Routier Inter-État (TIE / CEDEAO). Les 2 pays sont également liés par des accords bilatéraux. C'est le cas des accords relatifs à l'utilisation du port autonome de Cotonou, au transport routier ainsi que plusieurs textes organiques de l'Organisation Commune Bénin-Niger (OCBN). Mais, aujourd'hui, cette dernière connaît une désaffection en raison des diverses entraves auxquelles sont soumis les opérateurs économiques nigériens.

En effet, malgré l'existence d'un cadre institutionnel précis régis par les accords et conventions précitées, les Nigériens rencontrent d'énormes difficultés dans les opérations de transit de leurs marchandises. Nos enquêtes indiquent que 73,3 % des conducteurs de la RN 6 ont déjà emprunté le corridor béninois, mais 36,7 % l'ont actuellement abandonné : 16,7 % l'ont fait à la suite du boycott décrété par les opérateurs économiques nigériens le 1^{er} novembre 2004 à l'issue des incidents de Godomey (Cotonou) du 9 septembre 2004⁴. Les autres, c'est-à-dire 20 %, avaient abandonné le corridor béninois bien avant le boycott, à cause de tracasseries diverses. De même, sur les 56,7 % de commerçants de la RN 6 qui empruntaient ce corridor, 96,7 % l'évitent maintenant pour les mêmes raisons.

a – La clé de la répartition du fret entre transporteurs nigériens et béninois

La clé de la répartition entre transporteurs nigériens et béninois a été déterminée à travers le protocole du 9 décembre 1970. Il prévoit un tiers du fret pour les transporteurs béninois et deux tiers pour ceux nigériens. Ce protocole est le fondement de la bonne collaboration entre les transporteurs béninois et nigériens selon la direction des transports terrestres.

Malheureusement, aujourd'hui, ce principe fixé d'un commun accord n'est plus respecté par la partie béninoise. À titre d'exemple, un décompte effectué par le syndicat des transporteurs nigériens au niveau de Gaya indique que sur 87 camions transportant des marchandises à destination du Niger, un seul était nigérien. Pour entretenir cet état de fait le syndicat constate qu'une discrimination est organisée au niveau de l'entrée des camions au port.

4. L'incident et drame de Godomey sont l'illustration du non-respect des Conventions de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) sur la protection des travailleurs et des Droits de l'Homme. En effet, le 9 septembre 2004, sous prétexte d'un contrôle de routine dans le parc de Godomey où parquent les véhicules nigériens, des gendarmes béninois abattent froidement 2 camionneurs nigériens et font 2 blessés et procèdent à 5 arrestations. Cet acte est un exemple des nombreuses persécutions dont sont victimes les opérateurs économiques nigériens en territoire béninois.

b – Les entraves tarifaires et non tarifaires

Les Nigériens subissent des contrôles intempestifs sur le parcours béninois, et doivent notamment acquitter les surcroûts non officiels des frais de traversée du pays. À cela, il faut ajouter les multiples arrêts accompagnés souvent de la confiscation des pièces administratives des véhicules. Selon la Direction des transports terrestres nigériens, une trentaine d'arrêts à des postes de contrôle fixes ou mobiles de la police, de la gendarmerie et de la douane occasionnent le paiement des sommes respectives de 2 000, 3 000 et 5 000 Fcfa par poste sans obtention de papiers justificatifs en contrepartie. Les usagers nigériens signalent également des lenteurs (lenteur dans le processus de traitement des dossiers de transit et de consignation, délais d'enlèvement des marchandises trop longs) dans l'accomplissement des formalités douanières et de transit au port. Ainsi une amende de 100 000 Fcfa est appliquée à tout conducteur nigérien qui ne respecte pas le délai de 24 h pour sortir du port après chargement.

Il est aussi effectué le prélèvement d'une taxe de voirie de 0,85 % de la valeur de la marchandise en transit. Toujours, selon la Direction des transports terrestres, la taxe ci-dessus mentionnée s'élève à des millions de Francs cfa pour les produits à forte valeur ce qui est en contradiction avec l'article 10 de l'accord sur l'utilisation du port de Cotonou et sur le transit. Elle est perçue au poste douanier sur toutes les marchandises destinées au Niger et chargées au port. Ceci est une violation de l'accord bilatéral sur l'utilisation du port de Cotonou. Cet accord stipule en son article 7

« que les marchandises à destination du Niger transiteront librement par le port de Cotonou et le territoire du Bénin en franchise des droits de douane et de toute autre taxe exigible du fait de l'importation ou de l'exportation ainsi que toute autre taxe spéciale en raison du trafic ».

De plus, la taxe n'existe dans aucun des autres ports de la sous-région et contribue à renchérir fortement le coût de transit par le port de Cotonou.

À ce qui précède, il faudrait ajouter l'institution par note n° 0613/DGDDI/DAR du 15 juin 2004 d'une consignation de 20 dollars par kilogramme à verser à la douane sur tout conteneur de cigarettes à destination des pays de l'hinterland. En outre, un acompte forfaitaire spécial de 50 000 Fcfa est appliqué sur chaque véhicule importé en transit. L'institution d'un Bordereau de Suivi de Cargaison (BSC) par le Conseil National des Chargeurs Béninois pour les marchandises et les véhicules en transit fait double emploi avec celui délivré par le Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transport (CNUT).

c – Le coût élevé de l'acheminement des marchandises

Nos investigations au niveau des usagers de la RN 6, notamment des commerçants, confirment l'étude comparative entre les corridors béninois et ghanéen effectuée par le CNUT en juin et juillet 2000 sur le coût de l'acheminement du riz.

Il ressort de cette étude que le différentiel du coût d'acheminement d'une tonne de riz est de 8,48 % entre le Bénin et le Ghana. L'exemple du riz traduit une réalité extrapolable aux autres marchandises. Il montre que le corridor ghanéen est le moins cher en terme de coût du fait du faible prix du transport routier, soit 20 Fcfa/tonne au kilomètre (Fcfa/TK) au lieu de 27 au Bénin. De plus, les économies réalisées par les transporteurs ghanéens, du fait de la grande capacité de leurs camions ainsi que le coût moins élevé des intrants (carburant, lubrifiants, pneumatiques, etc.), leur permettent d'appliquer des tarifs très compétitifs en matière de transport routier (tabl. 1).

Corridors	Maillon portuaire	Transit	Maillon terrestre	Total
Bénin	5 819	1 878	33 366	40 863
Ghana	5 325	601	32 822	38 748

Tableau 1 – Comparaison des coûts d'acheminement d'une tonne de riz au Niger à travers les corridors béninois et ghanéen (en Fcfa).

Source : CNUT.

d – Le délai d'acheminement des marchandises vers le Niger

Nos enquêtes auprès des conducteurs de véhicule de transport de marchandises empruntant la RN 6 font ressortir que le délai d'acheminement des marchandises est plus long sur le corridor béninois que sur celui du Ghana (tabl. 2).

Corridors	Opérations		Total
	Formalités portuaires	Formalités routières	
Bénin	8 jours	3 jours	11 jours
Ghana	3 jours	2 jours	6 jours

Tableau 2 – Comparaison des délais d'acheminement des marchandises nigériennes par les corridors béninois et ghanéen.

Le délai des formalités au port de Tema n'excède pas en général 3 jours (tabl. 2), mais dure 8 jours au port de Cotonou. La traversée du corridor

ghanéen, long de 1 497 km, est de 2 jours. Celle du Bénin, dont le tracé n'est que de 1 060 km, est de 3 jours. De toute évidence, ces données viennent démentir l'idée longtemps véhiculée selon laquelle le corridor béninois était la voie naturelle de désenclavement du Niger.

Ces difficultés, qui ne sont que des exemples parmi tant d'autres, concourent à décourager l'utilisation du corridor béninois. Elles expliquent dans une certaine mesure l'abandon du corridor béninois par les opérateurs économiques nigériens et leur redéploiement sur la RN 6.

4 – Les usagers de la RN 6 et les difficultés de mise en œuvre des réglementations sous-régionales en matière de libre circulation des personnes et de leurs biens

Malgré le caractère favorable de la RN 6 aux activités d'import-export, il n'en demeure pas moins que ces derniers reconnaissent l'existence de quelques contraintes qui se situent essentiellement à 2 niveaux.

a – Au niveau la RN 6

Qu'il s'agisse des opérateurs économiques ou de simples voyageurs, beaucoup s'accordent à dire qu'il y existe des entraves qui se manifestent à travers certaines pratiques tendant à nuire à leur circulation et à celle de leurs biens.

- La lenteur dans les procédures de contrôle aux différents points d'arrêts : c'est la pratique la plus décriée par beaucoup d'usagers du tronçon. Pour les commerçants, 46,7 % se plaignent de la lenteur des procédures douanières (contrôle et formalités) au niveau des différents bureaux. En dépit du fait que les transitaires interviennent pour leur faciliter la tâche dans les formalités de dédouanement, les procédures restent encore relativement longues.

En ce qui concerne les conducteurs, 36,7 % trouvent ces procédures lentes, et dénoncent les longues attentes qui provoquent des embouteillages au niveau des bureaux de douane.

Les voyageurs pour leur part, trouvent en cette lenteur une source de perte de temps et la cause des retards pris pour arriver à destination. Ils sont cependant moins nombreux (10,7 %) à s'en plaindre.

- La taxe spéciale (TS)

La taxe spéciale est un prélèvement forfaitaire de la douane de 15 000 Fcfa par camion, mais seulement de 10 000 Fcfa par camion chargé de produits alimentaires. Elle est d'un montant mensuel fixe pour un certain nombre d'établissements d'import-export. C'est ainsi que, selon monsieur Moutari



Photo 1 – Opération de contrôle douanier.



Photo 2 – Véhicules de marchandises.



Photo 3 – Bus de voyageurs.

**Photos 1, 2, 3 – Au poste de contrôle de Makalondi,
le dimanche 27 février 2005 (PK 95 de la RN 6).**

Issaka, chargé de la comptabilité douanière au bureau de douane rive droite, les établissements Oudou Younoussa, Hamani Yayé et la Société Delmas et Valérie (SDV) versent mensuellement, respectivement, 1 000 000, 400 000 et 500 000 Fcfa au compte de la douane de la RN 6. Cette taxe est perçue lors des opérations de dédouanement en dehors des heures de services pour payer les heures supplémentaires des agents. Elle est fortement décriée par les commerçants.

En fait, l'inconvénient majeur de la TS est qu'elle est souvent à la base des encombrements au niveau des bureaux de douane, à cause de la réticence de certains commerçants à s'en acquitter. Les camions transportant les marchandises stationnent donc en attendant le lundi l'ouverture des bureaux ; 20 % des conducteurs s'en offusquent.

b – Les tracasseries routières

Par tracasseries il faut entendre les entraves tarifaires et non tarifaires.

- Ainsi, au niveau du cordon douanier, le régime de taxation est considéré par les opérateurs économiques comme étant trop lourd en ce qui concerne certains produits. Les entraves non tarifaires font également recette sur la RN 6. Sur les différents postes de contrôle, de nombreux usagers affirment avoir l'habitude de payer de faux frais aux agents de la douane et de la police pour pouvoir passer. Cependant, ces frais sont difficiles à quantifier à cause de la réticence des usagers à donner des précisions.

- Au niveau des corridors

À l'heure actuelle, les États de la sous-région ouest-africaine sont à la recherche d'une stratégie adéquate pour faire de l'intégration une réalité, notamment par la mise en application des traités et conventions sur la libre circulation des personnes et des biens. On constate cependant des violations fréquentes de ces accords dans certains pays notamment sur les trois corridors qui aboutissent à la RN 6.

↳ *Les entraves sur le corridor togolais*

Les principales difficultés sur le corridor togolais se résument à la traversée du Burkina Faso. À ce titre, les tableaux 3 et 4 retracent la répartition des faux frais à payer dans le corridor togolais.

En 2005

Pays traversés	% des faux frais
Niger	18
Burkina Faso	59
Togo	23

(Source : enquête personnelle)

En 2003

Pays traversés	% des faux frais
Niger	13
Burkina Faso	67
Togo	20

(Source : CNUT)

Tableaux 3 et 4 – Répartition des faux frais.

Selon des enquêtes effectuées au compte du CNUT en 2003, l'essentiel des tracasseries se concentre sur le territoire burkinabé. Nos propres investigations auprès des usagers de la RN 6 montrent la même tendance. La différence se trouve dans le fait que les proportions des faux frais perçus sur les traversées du Niger et du Togo ont connu une régression. C'est un fait qui trouve son explication dans la mise sur pied dans les deux pays de mécanismes tendant à atténuer l'ampleur des tracasseries. Le Niger a mis sur pied une brigade de

vigilance et le Togo a institué un système de convoyage des marchandises jusqu'à la frontière, tandis que les Burkinabé n'ont fait que peu de réformes.

Il faut noter cependant que les témoignages des usagers concourent à montrer l'existence d'un nombre limité de postes de contrôle. Il est à remarquer aussi que sur ce corridor, les entraves se concentrent surtout dans le sens des exportations car ne bénéficiant pas de l'opération « Solidarité sur mer ». Enfin, il faut signaler la perception non harmonisée des redevances sur les véhicules d'occasion.

↳ *Les contraintes du corridor ghanéen*

Comme pour le corridor togolais, ici aussi, l'une des principales contraintes est la traversée du territoire burkinabé qui est l'occasion de l'essentiel des faux frais.

Sur le territoire ghanéen, outre les contrôles excessifs et les déboursments inhérents aux faux frais, les usagers se plaignent des cas de vol. De plus, le laissez-passer ghanéen est délivré aux transporteurs nigériens contre versement de 45 000 Fcfa, somme qui est supérieure à la valeur nominale du document.

↳ *Les difficultés sur le corridor ivoirien*

Le principal problème demeure la persistance de l'insécurité. Les postes de contrôle sont multiples. Ils sont matérialisés par des barrages (policiers, gendarmes douaniers et même de l'armée) sur le trajet, sans parler des brigades mobiles.

c – La méconnaissance du dispositif institutionnel de l'intégration sous-régionale par les usagers de la RN 6

La connaissance des dispositions institutionnelles est l'une des conditions nécessaires pour jeter les bases réelles d'une intégration économique sous-régionale. Malheureusement, c'est là que le bât blesse. Les textes régissant la libre circulation des biens et des personnes ont été édictés, mais leur connaissance reste médiocre.

Par exemple, 98,2 % des voyageurs enquêtés, déclarent être en possession de tous les documents exigibles pour passer aux postes de contrôle. Le paradoxe est que dans le fait 50 % d'entre eux avouent n'avoir pas connaissance de la carte de voyage CEDEAO. Cela révèle une méconnaissance notoire d'un instrument institué par une des organisations les plus actives dans le processus d'intégration. Quand 46,4 % disent avoir connaissance du document, et que seul 14,3 % d'entre eux l'utilisent, cela montre que le document n'est pas exigé au niveau des différents postes de contrôle de la RN 6. C'est un fait que nous avons pu vérifier au niveau des postes de contrôle frontalier de Makalondi au Niger et de Kantiari au Burkina Faso.

Cette situation dénote de l'absence d'une chaîne de sensibilisation efficace. Cela témoigne également de la non-implication des usagers de la route dans la vulgarisation des réglementations en matière de libre circulation puisque 70 % des commerçants enquêtés estiment ne pas y être associés. Par ailleurs, 83,3 % des conducteurs empruntant la RN 6 ignorent le code de la route élaboré par la CEDEAO.

V – Perspectives

Dans ce contexte de libéralisation économique, l'intégration se présente comme le mécanisme de regroupement des États, à même de garantir leur développement et le désenclavement des pays enclavés. Elle leur offre beaucoup de perspectives surtout à ceux de l'hinterland ouest-africain comme le Niger. Mais pour que la RN 6 puisse jouer pleinement son rôle d'instrument d'intégration économique, il est indispensable de mettre l'accent sur le développement des secteurs qui permettent au Niger d'être compétitif sur le marché sous-régional. À ce titre, le Niger a déjà identifié des filières porteuses dans certains secteurs de son économie.

1 – Les filières porteuses de l'économie nigérienne

Le Niger dispose de nombreuses potentialités notamment agro-pastorales et minières dont l'exploitation dans un cadre sous-régional nous paraît une option raisonnable pour réussir l'intégration économique.

a – La filière agricole

L'agriculture est le secteur le plus important de l'économie. Elle occupe selon les statistiques officielles, 85 % de la population active. En 2003, la filière représentait 16 % de l'ensemble des produits exportés par le Niger. Le pays hérite d'un climat sahélien propice à un certain nombre de productions agricoles aptes à être commercialisées dans les marchés sous-régionaux. L'exemple de la forte demande des oignons et de du niébé nigériens sur les marchés des pays de la côte atlantique (Côte-d'Ivoire, Ghana) en est une bonne illustration.

L'oignon est une production de rente importante pour l'économie nigérienne. Il est cultivé dans toutes les régions du Niger. Cependant, en 2000, 80 % de la production étaient réalisés dans la région de Tahoua (238 606 t). L'oignon qui ne représentait que 3 % des exportations du Niger en 1995 a progressé à 7 % en 1997 pour atteindre 11 % en 2004. Bien que la demande intérieure soit forte, la production fait apparaître chaque année un excédent

important. Selon le CNUT, de 1997 à 2000, le Niger a exporté 206 895 t d'oignons vers la sous-région ouest-africaine, notamment en Côte-d'Ivoire.

La filière bénéficie de possibilités d'extension des périmètres exploités. À en croire la Direction de l'Agriculture, les terres irrigables avoisinent 270 000 ha au niveau national. Ce potentiel offre donc la possibilité d'en accroître la production.

Le Niger dispose de variétés très recherchées parmi lesquelles le « Violet de Galmi » dont la qualité est remarquable en ce sens qu'il est bien adapté au stockage et à la déshydratation. Cet atout associé à la qualité internationalement reconnue du produit, favorisera la régularité de l'offre sur le marché extérieur, surtout sur ceux de la sous-région où il jouit d'un avantage comparatif. L'oignon représentait 58 %⁵ des produits agricoles exportés par le Niger en 2003. De plus, 44 % de l'oignon produit au Niger ont alimenté les marchés de l'espace UEMOA.

Le niébé, une légumineuse, est le troisième produit d'exportation du Niger après l'uranium et le bétail. Il représentait 27 % des exportations du Niger en produits agricoles en 2001. Selon la Direction de l'Agriculture, la superficie cultivée en niébé augmente sensiblement. Elle a été annuellement de près de 9 % en moyenne depuis 1994. La production au regard des statistiques officielles, était de 774 630 t en 2003. La production du niébé bénéficie de l'existence du marché nigérian de plus de 100 000 000 de consommateurs. D'ailleurs, en 2001, 87 % de la production étaient exportés vers ce pays. Il est cependant important de noter qu'une partie non négligeable du niébé nigérian est exportée aussi et de plus en plus au Ghana et au Togo, augurant ainsi d'un lendemain meilleur pour cette production.

b – La filière élevage

L'élevage représente 22 % des exportations nigériennes et demeure important d'autant plus que la demande des pays du littoral ouest-africain est croissante.

Le Niger est reconnu comme un pays à vocation pastorale, en ce sens que l'élevage est l'activité principale d'une tranche importante de la population. Pour la Direction du Commerce extérieur, en 2000, environ 809 963 têtes de bétail ont été exportées vers les pays de la sous-région. La filière bénéficie de l'existence d'un atout important : le rapport de l'étude sur la facilitation du commerce pour les aspects couvrant la filière élevage révèle la présence de près de 500 marchés à bétail sur le territoire national. Mieux, certains pays de la sous-région, notamment la Côte-d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Libéria, s'approvisionnent sur environ 150 de ces marchés donnant ainsi à cette filière un créneau porteur. Il est à noter également que les cuirs et peaux constituent

5. Source : DSCN (Direction de la Statistique et des Comptes Nationaux).

à l'heure actuelle une source importante de devises pour le Niger. Les statistiques officielles indiquent qu'en 2003, la production était de 2 605 750 peaux dont 95 % exportées.

Le potentiel dont dispose le Niger dans la production et l'existence d'une demande potentielle sous-régionale constituent deux atouts importants propres à rendre compétitive cette filière.

c – La filière minière

Le secteur minier joue un rôle important dans l'économie du Niger. Il est caractérisé par la prédominance de l'uranium. Officiellement, l'uranium est l'unique produit minier exporté par le Niger. Cependant, le sous-sol nigérien dispose des produits qui peuvent intéresser le marché ouest-africain, en l'occurrence le charbon.

Le Niger renferme d'importantes réserves de charbon que le ministère des Mines estiment à 6,8 millions t. En dehors du gisement d'Anou-Araren, à l'échelle du territoire national, plusieurs indices de ce minerai ont été découverts, notamment dans l'Ader-Doutchi (Takanamat) et dans l'Air (Solomi).

La Société Nigérienne de Charbon (SONICHAR) exploite le gisement d'Anou-Araren pour la production d'électricité servant à ravitailler deux sociétés, à savoir la Cominak et la Somair. Les produits de la SONICHAR, à savoir le charbon et l'électricité, ne font pas encore l'objet d'exportations. Cependant, dans le cadre de la coopération en matière d'énergie entre les pays de l'UEMOA, l'exploitation du charbon nigérien pourrait à moyen et long termes intéresser certains pays de la sous-région, notamment le Burkina Faso, le Togo et le Ghana qui sont de grands consommateurs de charbon de bois. Dans cette période marquée de plus en plus par une grande attention pour la protection de l'environnement, on pourrait envisager d'orienter la consommation de ces pays vers le charbon minéral au plus fort pouvoir calorifique et qui ne présente pas de risques environnementaux majeurs. À ce titre, l'expérience du projet de carbonisation consistant à débarrasser le charbon des constituants polluants et nocifs, mérite d'être vulgarisée et appliquée au charbon avant même son exportation. Les autorités nationales s'y attendent déjà avec la création de la Société Nationale de Carbonisation du Charbon (SNCC).

En ce début du III^e millénaire, la résurgence de l'intégration économique en Afrique pourrait se justifier par l'échec des politiques de développement mises en œuvre dans le cadre des micro-États. Il faudrait également voir cela dans la formation des grands ensembles politiques et économiques dans d'autres régions du monde. Dans l'un ou l'autre cas, l'intégration se présente comme une stratégie pour atteindre une croissance économique durable. Elle permet d'arriver à une autosuffisance collective et un développement communautaire, gage d'une lutte efficace contre la pauvreté.

Du reste, la libéralisation des échanges à l'intérieur de l'espace économique ouest-africain est consacrée par les actes constitutifs des institutions œuvrant dans le cadre de l'intégration. Les échanges sont supposés être protégés aux frontières par des préférences tarifaires instituées entre les pays associés. Cela apparaît comme une soupape de sécurité susceptible d'insuffler une dynamique à la fois productive et commerciale. Dans cette logique d'inspiration libérale, les échanges commerciaux intra-régionaux sont considérés comme des facteurs indéniables de désenclavement et de développement.

Cependant, l'application effective des clauses communautaires, c'est-à-dire les réglementations que les institutions d'intégration ont édictées dans les différents secteurs de développement sont les conditions indispensables à la réussite du processus d'intégration et de désenclavement.

Pour le secteur des transports, l'essentiel des réglementations porte sur la libre circulation des personnes et des biens qui est considérée comme la condition du développement des échanges entre les États. Encore faut-il que les échanges commerciaux ne se heurtent à aucune sorte d'obstacle, car, s'il est vrai que des dispositions existent pour garantir la liberté de la circulation inter-États, il n'en demeure pas moins que beaucoup d'entre elles n'existent que sur le papier. Sur le terrain bien des obstacles persistent.

Dès lors, une meilleure implication des acteurs avec une vaste campagne de communication s'impose. L'attachement des gouvernements à cette démarche doit tendre vers la promotion d'un schéma d'intégration bien ancré à travers notamment une forte participation des populations qui seront les acteurs et les bénéficiaires de l'intégration. Il faudrait pour cela, définir clairement, les stratégies et objectifs communautaires.

Cette analyse permet de rendre à l'évidence la dépendance du Niger vis-à-vis de ses voisins en ce qui concerne les opérations d'approvisionnement et d'exportation. Dans ce contexte, son désenclavement devient une nécessité impérieuse. En fait, depuis les indépendances, les priorités demeurent les mêmes en la matière. Il s'est toujours agi de permettre un accès facile du pays à la mer en revitalisant les différentes voies de désenclavement vers les côtes, notamment vers le port de Cotonou longtemps considéré comme le port naturel de désenclavement du Niger. Aujourd'hui, la politique joue à juste titre en faveur d'une ouverture de nouvelles voies en vue d'une diversification des possibilités du pays à exporter et à s'approvisionner.

Dans cette optique, la RN 6 se présente comme un maillon important de la chaîne de l'import-export nigérien et la politique de développement ne doit pas perdre de vue l'intérêt de ce maillon. En effet, avec la reprise de la route, les activités de transport se fluidifient de plus en plus. Aujourd'hui, l'ampleur des transports sur cet axe fait de la RN 6, un des cordons ombilicaux de l'ouverture du territoire de la République du Niger sur la sous-région ouest-africaine. L'intérêt de plus en plus affiché par le Niger à la route Niamey-

Torodi-frontière du Burkina Faso est en train de créer une recomposition de l'espace de la circulation de l'import-export qui était essentiellement polarisé vers la voie béninoise (la RN 7). Les retombées économiques de cette recomposition sont évidentes, car, en 2004, 26,67 % des recettes douanières du Niger proviennent des transactions occasionnées par la RN 6. Si la RN 6 est de plus en plus empruntée, c'est qu'elle présente plus d'avantages pour les opérateurs économiques.

Enfin, de cette analyse, nous tirons deux enseignements :

- le premier nous amène de dire que la position du Niger en tant que pays de l'hinterland africain, souffrant de l'enclavement, commande aux autorités de jouer un rôle important au sein des institutions d'intégration économique.
- le second nous fait dire que la distance ne suffit pas pour juger de l'importance économique d'une voie de désenclavement. Il faudra y adjoindre d'autres critères tels que le bon état de la voie, l'absence de barrières tarifaires et non tarifaires, etc.

Bibliographie

- ABDOU Y.-I., 2005 – *Les transports terrestres dans le processus de désenclavement et d'intégration du Niger dans la sous région ouest africaine*. Niamey : Université de Niamey, 115 p. (Mémoire : Université de Niamey : 2005, sous la direction de Abdou Bontianti et Harouna Mounkaila).
- ANKOURAO K., 1990 – *Étude sur les stratégies et objectif sectoriel des transports au Niger*. Niamey : s.e., 64 p.
- BONTIANTI A., 1998 – *La gestion des ressources naturelles : l'imbroglie des politiques publiques*. Thèse, Géographie tropicale, Université Michel de Montaigne Bordeaux III : Bordeaux.
- BAILLET G. et GARBA A., 2002 – *Étude relative aux opportunités qu'offre l'intégration aux opérateurs économiques du Niger*. Niamey : Cabinet AUDEC, 123 p.
- CHARLIER J. et TOSSA J., 1996 – L'arrière-pays international du port de Cotonou. *Bulletin de la Société Belge d'Études Géographiques*, vol. 65, p. 93-122.
- HAROUNA M., 2004 – Migration, chefferie et accès aux ressources foncières dans le canton de Torodi. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, Bordeaux, n° 226/227, p. 137-154.
- NIGER. Ministère du Développement agricole, 2004 – *Étude pour l'élaboration d'un plan d'action opérationnel sur les transports*. Niamey : CNUT, 42 p.
- NIGER. Ministère des Affaires étrangères, 2000 – *Le Niger dans la coopération et l'intégration sous-régionale et régionale : Bilan et perspectives*. Niamey, 40 p.
- NIGER. Ministère des Transports et du Tourisme, 2004 – *Bulletin annuel de statistique*. Niamey : CNUT, 84 p.
- ZIRKALEINI M., 1984 – *Les transports terrestres et le désenclavement au Niger*. Ouagadougou : Université de Ouagadougou, 55 p. (Mémoire : Université de Ouagadougou : 1984).

Résumé

Avec une superficie de 1 267 000 km², le Niger est le plus grand pays de l'Afrique de l'Ouest. L'enclavement qui se traduit par l'éloignement des ports et la faiblesse du réseau routier annihile les efforts de développement du pays. L'essentiel des importations et des exportations se fait à travers la route en provenance ou en direction des pays côtiers.

Malgré la présence du fleuve Niger, qui le traverse du nord-ouest au sud-est sur 520 km, le transport fluvial est médiocre. De plus, la voie aérienne, déjà embryonnaire, s'est considérablement rétrécie avec la disparition de la compagnie « Air Afrique » et les difficultés du pays à développer une alternative. S'y ajoute l'absence de chemin de fer. Les transports routiers sont donc importants pour le désenclavement du Niger. La capitale, Niamey, est à 1 060 km du port le plus proche, celui de Cotonou : 80 % des importations arrivent par voie maritime et entrent au pays par la route.

Les difficultés rencontrées par les opérateurs économiques nigériens sur la voie supposée naturelle de désenclavement du Niger, la voie béninoise, ont entraîné une recomposition de l'espace de circulation de l'import-export. Ces constats nous ont amené à étudier une autre voie qui pourrait offrir des possibilités d'ouverture du Niger sur la sous-région ouest-africaine. Ainsi, depuis un certain temps, un regain d'intérêt est perceptible pour la voie burkinabé. Les offensives de charme engagées par les autorités portuaires de Lomé au Togo et de Téma et de Takoradi au Ghana y sont-elles pour quelque chose ? Les nouveaux aménagements entrepris sur la route Niamey – Torodi – frontière Burkina Faso ont-ils stimulé la desserte ?

Autant de questions qui nous ont permis d'évaluer l'importance de la RN6 pour le désenclavement du Niger.

MOTS-CLÉS : Niger, corridor de désenclavement, flux de transport, hinterland, enclavement, désenclavement, intégration régionale.

Articles

- Jean-François BISSONNETTE et Stéphane BERNARD ➤ 3-30
Quand l'agriculture redessine le territoire : à qui profite l'expansion des plantations de palmiers à huile au Sabah ?
- Moïse Tsayem DEMAZE et Sandrine MANUSSET ➤ 31-48
L'agriculture itinérante sur brûlis en Guyane française : la fin des durabilités écologique et socio-culturelle ?
- Denis BASSARGETTE et Guy DI MEO ➤ 49-80
Les limites du modèle communal français en Guyane : le cas de Maripasoula
- Martin PAEGELOW et Darío Enrique TORO BALBONTÍN ➤ 81-98
Essor et restructuration du vignoble chilien : l'exemple du Maule (VII^e région) : 1995-2005
- Constant Évariste Dapola DA ➤ 99-110
Impact des techniques de conservation des eaux et des sols sur le rendement du sorgho au centre-nord du Burkina Faso
- Bernard PEYROT ➤ 111-144
Incidences écologiques, anthropiques et paléoécologiques sur l'évolution des forêts du Gabon. Essai de synthèse
- Ibrahim BOUZOU MOUSSA et Boubacar YAMBA ➤ 145-162
Savoirs locaux et gestion des écosystèmes sahéliens
- Moïse MOUPOU et Lawrence AKEI MBANGA ➤ 163-183
Désengagement de l'État et réponses paysannes au Cameroun

Notes

- Abdou BONTIANTI et Issa ABDOU YONLIHINZA ➤ 185-208
La RN 6 : un exemple d'intégration économique sous-régionale et un facteur de désenclavement du Niger
- Léandre Edgard NDJAMBOU ➤ 209-231
Les réseaux de transport terrestres au Gabon. Bilan et perspectives

Photo de couverture : Vue aérienne de Maripasoula : le fleuve Maroni matérialise la frontière avec le Surinam (Cliché Jacky Brunetaud).

PRIX : 32 €

ISBN : 978-2-86781-466-2
ISSN : 1961-8603

**P
U
B**

N° CP : 0311B07748

