

LA REPUBLIQUE DU  
NIGER

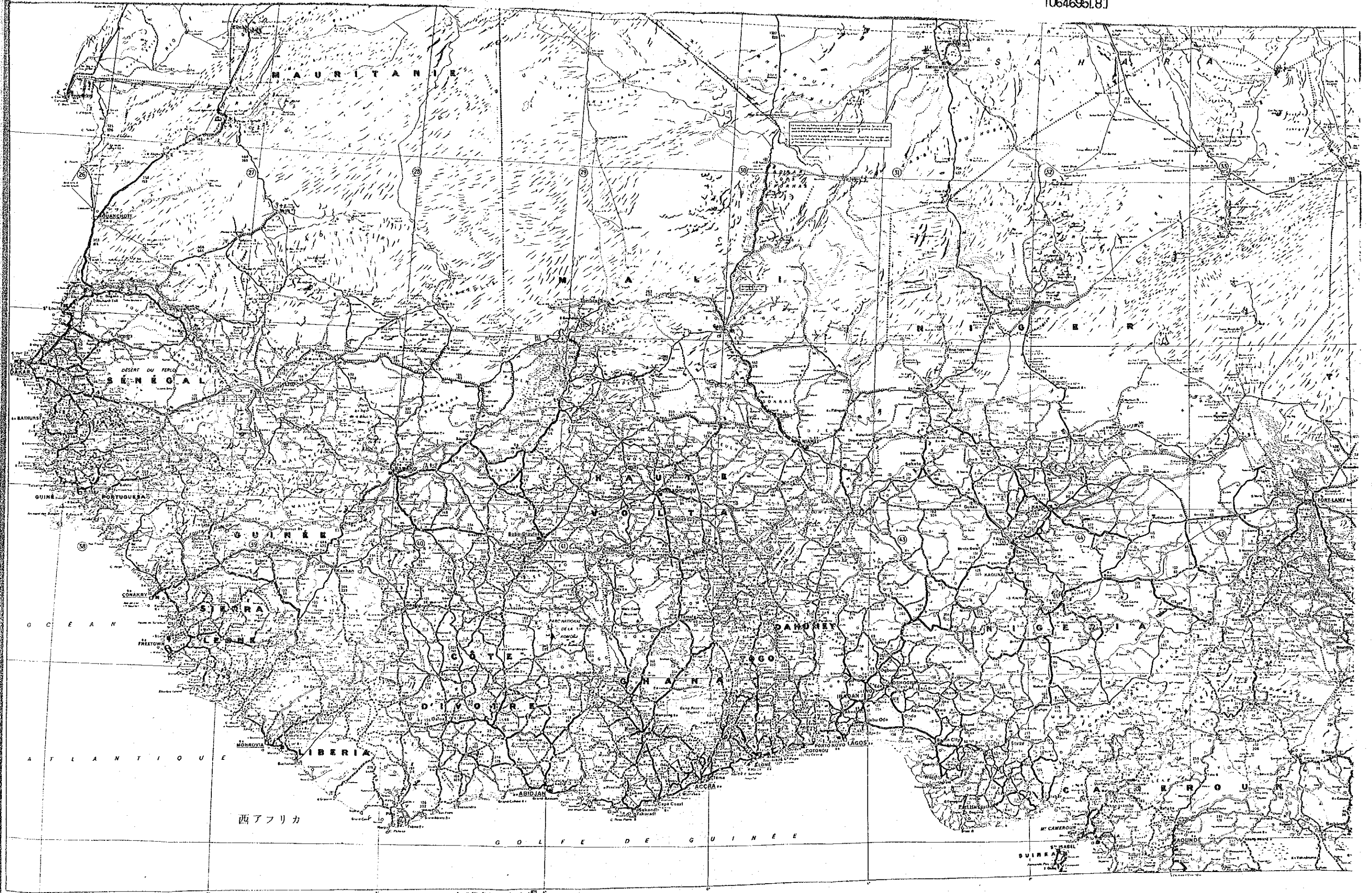
ETUDE DU PLAN DE CONSOLIDATION ET D'AMENAGEMENT  
DE LA CAPACITE DE TRANSPORT

RAPPORT

Février 1978

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY





西アフリカ

国際協力事業団	
受入 月日 84.9.21	523
登録No. 08218	71 SDS



303  
328

TABLE DES MATIERES

I.	SOMMAIRE .....	1
1.1	Objectif et Arrière-plan de l'Etude .....	1
1.2	Constitution de la Mission d'Enquête et l'Itinéraire .....	1
1.3	Milieus et Personnalités faisant l'objet de l'Etude .....	5
II.	ETAT DU NIGER ET SON TRANSPORT .....	9
2.1	Etat du Pays .....	9
	1) Territoire et population .....	9
	2) Industries .....	10
	3) Commerce extérieur.....	11
2.2	Aspect Général du Transport .....	13
	1) Importance du Transport au Niger .....	13
	2) Entreprises de Transport .....	13
	3) Parc Automobile et Remise en état .....	16
2.3	Transport Actuel des Biens Matériels .....	18
	1) Cacahouètes .....	18
	2) Vivres .....	21
	3) Pétrole .....	21
	4) Matériaux et Matériels relatifs à l'Uranium ..	23
2.4	Réseau Routier du Niger .....	24
	1) Aspect Général .....	24
	2) Parc Automobile et Niveau d'Aménagement de Routes .....	24
	3) Plan d'Investissement Routier .....	29
	4) Finances Routières .....	30
	5) Normes Techniques des Routes .....	32
	6) Reconnaissance des Routes Existantes .....	36
III.	ROUTES VENANT DE LA MER .....	46
3.1	Généralités de ( Routes venant de la Mer .....	46
3.2	Installations de Transport de 5 Routes .....	49
	1) Routes .....	49
	2) Port .....	50
	3) Voie Ferrée .....	97

IV.	Etat Actuel de la Route Niamey-Cotonou et ses Points Problématiques .....	103
4.1	Généralités de Transport .....	103
4.2	Conditions Routières .....	115
4.3	Conditions Existantes du Port Cotonou et ses Points Problématiques .....	120
1)	Conditions Existantes du Port Cotonou .....	125
(1)	Conditions Naturelles .....	131
(2)	Installations Portuaires .....	133
(3)	Activités Portuaires .....	143
(4)	Administration Portuaire .....	148
2)	Points Problématiques et Contremesures à Prendre Pour Port Cotonou .....	159
(1)	Points Problématiques Existants .....	159
(2)	Contremesures .....	161
4.4	Voie Ferrée .....	167
1)	Etat des Voies Existantes .....	167
2)	Points Problématiques des Voies Existantes ...	185
3)	Plan de Prolongement de la Voie Ferrée Existante Cotonou - Paracou .....	188
4)	Propositions .....	191
V.	ETAT ACTUEL ET POINTS PROBLEMATIQUES DE L'ENTREPRISE DE REMISE EN ETAT DES AUTOMOBILES .....	193
5.1	Poste d'Entretien .....	193
1)	Nombre de Véhicules .....	193
2)	Parc Automobile des Entreprises de Transport .	194
3)	Nombre Réel des Automobiles employés et Tarif .....	194
4)	Taux de Rendement .....	194
5)	Garages .....	194
6)	Philosophie de la Direction des Transports, Ministère des Transports .....	196
7)	Considérations .....	197
VI.	RESUME .....	200

## I. SOMMAIRE

### 1.1 Objectif et Arrière-plan de l'Etude

La présente a été réalisée ayant pour objectif de contribuer à une considération sur la possibilité de l'assistance à apporter dans le domaine du transport et dans le cadre d'une coopération économique japonaise. L'étude a été donc exécutée sur l'état actuel du transport dans la république du Niger.

Etant attaquée par la sécheresse depuis l'année 1968, la République souffre d'un manque annuel de 200.000 tonnes de vivres et compte sur des aides économiques étrangers. Etant donné un pays éloigné de la mer, le Niger est à une distance d'environ 1.000 km du Port de Cotonou de la République du Bénin, qui est déjà un port le plus proche du Niger.

En conséquence, le problème de transport est devenu le col de bouteille non seulement pour le développement économique mais aussi pour l'importation pressante de vivres.

Le Plan Triennal, commencé par l'année 1976, met donc l'accent sur des contremesures vis-à-vis de la sécheresse ainsi que sur la diversification des routes de transport.

Cette fois-ci, il a été procédé à l'étude de l'état actuel de la route de transport entre Niamey, capitale de la République du Niger, et Cotonou, une ville sur l'eau appartenant à la république du Bénin ainsi qu'à une collection des données relatives à la route à grand trafic desservant la mer. En même temps, la présente étude couvre le problème de l'entreprise d'entretien des automobiles dans ce pays.

### 1.2 Constitution de la Mission d'Enquête

#### 1) Chef (Contrôle Général)

YOSHIHARA Shinichiro

Chef du Département Sécurité Trafic de l'Institut de Recherche Sécurité Trafic et Nuisance, Ministère de Transports

#### 2) Membre (Routes)

FUKUI Michihiko

Fonctionnaire Investigateur Routier, Département de Routes, Bureau de Construction Régionale Chubu, Ministère de Construction

- 3) Membre (Chemin de fer)  
NISHIYAMA Haruo  
Chef adjoint du département des Affaires Etrangères,  
Chemins de Fer Nationaux Japonais
- 4) Membre (Ports)  
ISHIDA Shozo  
Fonctionnaire Spécialiste, Section Développement Bureau de Ports, Ministère de Transports
- 5) Membre (Plan de Transport)  
ICHIHARA Hisayoshi  
Fonctionnaire Investigateur, Section de la Plannification Régionale, Secrétariat de Ministre, Ministère de Transports
- 6) Membre (Poste d'Entretien)  
YUHKI Keiichiro  
Fonctionnaire Adjoint, Section des Voitures, Département d'Entretien, Direction Automobiles, Ministère de Transports
- 7) Membre (Poste d'Entretien)  
MATSUOKA Minoru  
Membre Rédacteur Central, Association de Développement d'Entretien des Automobiles (Société Civile avec la Personnalité Juridique)
- 8) Membre (Coordination des Affaires)  
KANAI Seiichi  
Section Enquête de Développement, Département Coopération pour développement Social,  
Japan International Cooperation Agency



ITINERAIRE DE LA MISSION D'ENQUETE SUR LE PLAN D'INVESTISSEMENT POUR AGRANDISSEMENT DE LA CAPACITE DE TRANSPORT, LA REPUBLIQUE DU NIGER

<u>Date</u>	<u>Activités</u>
le 20 (jeudi) janvier, 1976	Départ de Tokyo
le 21 (vendredi)	Arrivée à Abidjan
le 22 (samedi)	Matinée. Visite protocolaire à l'Ambassade. Arrangement préalable pour l'itinéraire.
le 23 (dimanche)	
le 24 (lundi)	Matinée. Visite de la ville (voie ferrée, usines, port). Après-midi. Visite de l'usine fabrication de voitures SIMEA.
le 25 (mardi)	Matinée. Arrangement à l'Ambassade.
le 26 (mercredi)	Transfert à Niamey. Après-midi. Arrangement préalable avec le Gouvernement Nigérien pour l'itinéraire.
le 27 (jeudi)	Matinée. Visite protocolaire au Ministre des Transports. Conférence mixte avec la Direction des Transports. Après-midi. Visite à O.C.B.N. (voie ferrée)
le 28 (vendredi)	Matinée. Visite à SNTF. Après-midi. Visite à SNTN et Ministère des Travaux Publiques.
le 29 (samedi)	Matinée. Visite à COPRO. Après-midi. Visite à SONARA.
le 30 (dimanche)	Inspection de la route allant à la frontière de Haute-Volta.
le 31 (lundi)	Matinée. Visites aux OPVN et SANDICA. Après-midi. Visites au Ministère de Plannification et à la TUTELLE.

- le 1er (mardi)  
février
- Matinée. Visite à la Direction de Commerce Extérieur du Ministère de l'Economie et des Finances. Une autre visite à NITRA.
- le 2 (mercredi)
- Préparation pour la reconnaissance.
- le 3 (jeudi)
- Reconnaissance de NIAMEY-GAYA. Inspection du pont GAYA.
- le 4 (vendredi)
- Après contact avec MALANVILLE, retour à NIAMEY.
- le 5 (samedi)
- Matinée. Arrangement préalable avec la Direction des Transports pour l'entrée dans la République du Bénin.
- le 6 (dimanche)
- Inspection de la route allant au PARC DU W.
- le 7 (lundi)
- Matinée. Arrangement préalable avec la Direction des Transports et avec le Ministère des Affaires Etrangères pour l'entrée dans la République du Bénin. Visite à la Division Routes de la Direction des Travaux Publics.
- le 8 (mardi)
- Reconnaissance de la route NIAMEY-KANJI.
- le 9 (mercredi)
- Reconnaissance de la route KANJI-PARAKOU. Visite à O.C.B.N. (Bureau PARAKOU). Visite des installations de gare.
- le 10 (jeudi)
- Matinée. Visite à SNTN (Bureau PARAKOU). Reconnaissance la route PARAKOU-COTONOU.
- le 11 (vendredi)
- Matinée. Visite à la Mission Diplomatique du Niger. Visite protocolaire au Ministère des Affaires Etrangères du Bénin.  
Arrangement préalable pour l'itinéraire. Après-midi. Visite du Port COTONOU.
- le 12 (samedi)
- Matinée. Visite à OCBN OBEMAP.
- le 13 (dimanche)
- Transfert à ABIDJAN.

le 14 (lundi)            Matinée. Rapport à l'Ambassade.  
le 15 (mardi)            Mise en ordre des données.  
le 16 (mercredi)        Transfert à NIAMEY.  
le 17 (jeudi)            Rapport au Gouvernement Nigérien.  
le 18 (vendredi)        Matinée. Visite protocolaire à la  
                                 Mission Diplomatique du Bénin.  
                                 Après-midi. NIAMEY.  
le 19 (samedi)  
le 20 (dimanche)  
le 21 (lundi)            Arrivée à Tokyo.

### 1.3 Milieux et Personnalités faisant l'objet de l'Etude

<u>Milieux et Personnalités</u>	<u>Objet et contenu de l'étude</u>
1. Ministre des Transports, Niger (Visite Proto- colaire) M. MOUSSA BACO (Ministre des Travaux Publics, des Transports et de l'Urban- isme)	Problèmes généraux de trans- port au Niger
2. Direction des Transports, Ministère des Transports M. MOUSSA MOSSI (Directeur des Trans- ports) M. MAMAN SOULEY (Chef de Bureau d'Administration Générale) M. HASSNE KOUKA (Adjoin Technique Mécanicien) M. MERMONTE (Ingénieur-Conseil, français)	Problème de transport au Niger. Assurance des routes intérie- ures. Manque des effectifs à la Direction des Transports
3. Organisation de Chemin de fer Bénin-Niger (OCBN) Bureau Niamey Directeur	Etat actuel du transport chez OCBN

- |                                                                                                                           |                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>4. SNTF</p> <p>M. BERTRAND DEJEAN<br/>(Général Manager)</p>                                                            | <p>Installations de transport à<br/>SNTF, Etat actuel du transport</p>                                                                            |
| <p>5. SNTN (La Société Nation-<br/>ale des Transports<br/>Nigériens)</p> <p>M. AMADOU OUSMANE<br/>(Directeur Général)</p> | <p>Organisation, Tâches<br/>Résultats réels du transport<br/>Parc Matériel Roulant et Etat<br/>actuel des installations de<br/>remise en état</p> |
| <p>6. Ministère des Travaux<br/>Publics</p>                                                                               | <p>Etat actuel de l'aménagement<br/>des routes intérieures<br/>nigériennes</p>                                                                    |
| <p>7. Copro Niger</p> <p>M. TEGAMA (Directeur)<br/>M. BRUDERMANN (Conseil,<br/>français)</p>                              | <p>Organisation, Tâches<br/>Routes de transport, nombre<br/>de jours requis, de divers<br/>problèmes relatifs au trans-<br/>port</p>              |
| <p>8. SONARA</p> <p>M. ADAMOU SOUNA<br/>(Directeur)</p>                                                                   | <p>Organisation, Tâches<br/>Production et exportation des<br/>cacahouètes</p>                                                                     |
| <p>9. OPVN</p> <p>Directeur</p>                                                                                           | <p>Contenu des tâches<br/>Distribution et transport<br/>(frais) des biens matériels<br/>d'assistance</p>                                          |
| <p>10. SANDICA</p> <p>Président</p>                                                                                       | <p>Utilisation actuelle des<br/>automobiles, Etat actuel des<br/>routes</p>                                                                       |
| <p>11. Ministère de Planni-<br/>fication</p> <p>Secrétaire Général</p>                                                    | <p>Plan Triennal du Niger, Etat<br/>actuel des aides étrangères</p>                                                                               |

- |     |                                                                                                                               |                                                                                    |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 12. | TUTELLE<br>Mme GAZOBI RAHAMOU<br>(Directeur de la<br>TUTELLE des Sociétés<br>d'Economie Mixte)                                | Organisation, Tâches                                                               |
| 13. | Direction du Commerce<br>Extérieur, Ministère<br>de l'Economie et des<br>Finances<br>M. IRO MAYAKI<br>(Secrétaire Général)    | Commerce extérieur et Trans-<br>port                                               |
| 14. | NITRA<br>M. HIMA HASSOUMI<br>(Directeur)                                                                                      | Nombre de jours, frais et<br>autres problèmes pour le<br>transport de Cotonou      |
| 15. | Ministère des Affaires<br>Etrangères<br>M. DODO BOUKARY<br>(Directeur de la<br>Direction des Coopérations<br>Internationales) | Arrangement préalable sur<br>l'itinéraire de la reconnais-<br>sance                |
| 16. | Sous-Préfecture de GAYA<br>M. BAKO BATOURE<br>(Sous-préfet)<br>M. SAHIDON ALOU<br>(Directeur de Rensei-<br>gnements)          | Entrée dans le Bénin                                                               |
| 17. | Division Routes, la<br>Direction de Travaux<br>Publics                                                                        | Etat actuel et standard de la<br>construction des routes<br>nationales du Niger    |
| 18. | OCBN, Bureau Parakou<br>M. HONTONWAKOR MATHOM                                                                                 | Transport général par voie<br>ferrée de OCBN, Trains,<br>Marchandises, Manutention |
| 19. | SNTN, Bureau Parakou<br>M. ASSEZAT<br>(Directeur, français)                                                                   | Etat actuel de la manutention                                                      |

- |     |                                                                                                |                                                                                               |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 20. | Sous-préfet de MALANVILLE<br>M. B. AGUENOU<br>(Sous-préfet)                                    | Entrée dans le Bénin                                                                          |
| 21. | Mission Diplomatique du<br>Niger, à Bénin                                                      | Visite protocolaire.                                                                          |
| 22. | Directeur de Troisième<br>Force, Ministère des<br>Affaires Etrangères,<br>Bénin                | Visite protocolaire                                                                           |
| 23. | Ministère des Transports,<br>Bénin<br>M. EUSTACHE SARRE<br>(Directeur Général de<br>Ministère) |                                                                                               |
| 24. | Siège Social d'OCBN<br>M. BOUKARY ALIDOU<br>(Directeur Général)<br>Autres directeurs           | Etat actuel et future du<br>transport OCBN, Temps de<br>transport, Capacité de trans-<br>port |
| 25. | OBEMAP<br>M. LEONARD GBAGUIDI<br>(Directeur Général)                                           | Organisation, Tâches, Prob-<br>lèmes relatifs à la manuten-<br>tion                           |
| 26. | Port Autonome de Cotonou<br>Sous-Directeur                                                     | Visite du Port Cotonou                                                                        |
| 27. | Mission Diplomatique du<br>Bénin, à Niamey<br>RAYMON, VIVENAGDO<br>Deuxième Secrétaire         | Visite protocolaire                                                                           |
| 28. | Siège Social de RAN<br>M. DELCHAN V. QUE'DRAOGO<br>(Directeur Général<br>Adjoint)              | Normes de voie ferrée, Etat<br>actuel du transport, Plan de<br>Prolongement de RAN            |

## II. ETAT DU NIGER ET SON TRANSPORT

### 2.1 Etat du Pays

#### 1) Territoire et Population

Les trois quart au nord du vaste territoire nigérien de 1.200.000 km<sup>2</sup> sont zones de désert et demi-désert où se trouvent çà et là des nomades. Aucune activité économique d'importance n'existe au Niger sauf l'exploitation des ressources en uranium récemment en activité au massif de l'Aïr. La plupart du peuple nigérien habite une région méridionale d'environ 300.000 km<sup>2</sup> le long des vallées du Niger et de la frontière du Nigéria. Le climat de cette région est du type soudanien, qui apporte une pluviométrie de 500 à 1.000 mm pendant la saison de pluie de l'avril à l'octobre, ce qui a rendu une activité agricole. Depuis l'année 1972 toutefois, une sévère sécheresse demeure. Il paraît que le désert Sahara se déplace vers le sud à une vitesse de 2 à 3 miles par an, et la sécheresse devient de plus en plus permanente. Le long de la route nationale N°1 de 2700 km qui traverse de l'est à l'ouest dans le sud du Niger, se trouvent les villes telles que Niamey (capitale, population 100.000), Dosso, Maradi, etc. Pourtant l'agglomération n'est pas élevée pour la fonction urbaine, 80 à 90% des habitants demeurent dans les banlieues. La densité démographique est donc généralement peu élevée.

La population estimée à 4.500.000 approximativement en 1974 a montré une croissance de 2,57% par an, qui est grande. Selon la prévision des N.U., en 1985 la population totale s'élèvera à 5.900.000 à 6.100.000, celle qui correspond à 30 à 40% de l'augmentation.

Cette tendance nous conduit à une prévision que les produits de première nécessité à commencer par vivres demanderont continuellement dans l'avenir leurs transports de plus en plus importants.

Les Japonais résidents au Niger atteignent au nombre de plusieurs dizaines (3 personnes à Niamey, autres à

Acouta), tous pour l'exploitation d'uranium.

## 2) Industries

La sécheresse qui continuait depuis l'année 1972 a changé Niger, pays agricole, en pays importateur des vivres. Les millets et sorghos (gros mils) qui sont de principaux aliments ont été extrêmement réduits en leur production. En même temps, par la priorité donnée à la production des vivres, l'aire de culture pour cacahouètes et cotons comme marchandises s'est diminuée. Les cacahouètes dont la production s'élevait à plus de 200.000 tonnes par an en des années 60 (100.000 à 150.000 tonnes destinées à l'export) et qui occupaient une moitié du revenu en devises étrangères, ne montraient qu'une quantité exportée de 4.000 tonnes en 1976. Au contraire, l'importation des céréales comme vivres s'est augmenté brusquement, ce qui a provoqué le déséquilibre du commerce extérieur ainsi que le transport peu efficace à cause des marchandises qui ne font que l'entrée dans le marché intérieur.

A la place des produits agricoles diminués en leur quantité à cause de la sécheresse, les biens matériels relatifs à l'exploitation des ressources en uranium ont poussé la demande de transport. A l'heure actuelle, la SOMAIR, une entreprise en participation entre autres du Commissariat à l'Energie Atomique et de la Société Nationale Nigérienne pour Exploitation d'uranium, a exploité et exploite toujours depuis 1971. En outre, la COMINAC (entreprise en participation de la Société Nigérienne d'Uranium, de la Kaigai Uran Kabushiki Kaisha du Japon et de CEA) a l'intention de commencer la production à partir de l'année 1978. Il y a plusieurs autres qui pratiquent la prospection, dans lesquelles on peut compter une société japonaise, Kokusai Shigen Kabushiki Kaisha. La quantité transportée des gateaux jaunes d'uranium n'est pas élevée. Plutôt, celle des autres biens matériels est de loin plus élevée; biens tels que matériels et matériaux pour construction de l'usine productrice, machines d'exploitation, souffres et autres produits



chimiques requis pour raffinage, gas-oil utilisé comme combustible des machines d'exploitation, etc; Ces biens matériels ne sont d'ailleurs que ceux importés des pays étrangers. Ils font une des raisons des marchandises excessives importées comme un cas des vivres.

A part de l'uranium, la prospection par sondage est effectuée par des forces étrangères soit pour le pétrole soit pour la huile. Il paraît que récemment un filon de la houille a été découvert dans le N.E. du pays.

Il est aussi une prévision que cette huile remplacera dans l'avenir le gas-oil pour alimenter en toute énergie nécessaire pour l'exploitation d'uranium.

Comme industries, il y a plusieurs entreprises publiques et privées de petites envergures en exploitation à Niamey et autres villes. Ces usines ne produisent presque que ceux qui sont destinés au marché intérieur.

Comme cimenterie, il y a à Malbasa la SNC dont la production annuelle est de 40,000 tonnes (30,000 tonnes réelles) qui ne peut pas satisfaire à la demande intérieure. La quantité importée du ciment s'augmente donc d'année en année.

Autres matériaux de construction tels que fers, asphaltes, etc. sont tous importés.

### 3) Commerce extérieur

Les volumes importé et exporté sont comme indiqués dans le tableau 2-1 ci-dessous pour les années 1970 à 74.

La quantité exportée étant diminuée, celle d'importation s'accroît progressivement. Dès 1973, les marchandises importées ont dépassé celle exportées en volume.

En somme d'argent, l'excédent des importations sur les exportations continue depuis longtims. Toutefois, comme il est prévu que l'exportation d'uranium qui occupait la moitié de la somme d'exportation en 1974 augmentera dans l'avenir, on estime qu'en première moitié des 80, un équilibre sera obtenu.

L'importation des produits de première nécessité tels que sucre, sel, farine de blé, tabac, vêtements, etc. est

effectuée par la COPRO NIGER à laquelle le gouvernement nigérien apporte un financement de 51%. Aux dires du directeur adjoint de cette organisation, le volume importé augmente d'une année à l'autre au fur et à mesure de la croissance de la population et de l'amélioration de la vie: par exemple, la quantité importée du sel était de 16.000 tonnes en 1975 contre 14.000 tonnes en 1973, ce qui correspond à 10% ou plus de taux de croissance.

Tableau 2-1 Evolution des Volumes Importé et Exporté de Principaux Articles

	Volume exporté et importé en mille tonnes					Somme exportée et importée en million de Fr CFA				
	1970	1971	1972	1973	1974	1970	1971	1973	1973	1974
Animaux	32.2	44.7	59.7	63.1	43.2	1,390	1,974	2,517	2,313	2,093
Cacahouètes et leurs produits	150.4	113.2	137.2	83.2	12.6	5,693	4,645	6,174	3,262	1,329
Uranium	-	0.4	0.4	1.4	1.2	-	1,978	2,370	5,428	6,322
Coton	1.3	4.9	1.4	0.7	0.1	160	561	194	94	16
Peaux Tannées	0.9	1.4	0.8	1.0	0.9	232	404	435	662	607
Autres	22.8	11.4	13.5	17.6	12.6	1,320	1,108	2,022	2,058	2,254
<b>Total</b>	<b>207.6</b>	<b>176.0</b>	<b>213.0</b>	<b>167.0</b>	<b>70.6</b>	<b>8,795</b>	<b>10,670</b>	<b>13,712</b>	<b>13,817</b>	<b>12,621</b>
Céréales	6.1	3.4	13.8	24.8	22.4	266	163	319	800	1,212
Sucre	9.2	7.0	10.8	10.3	11.4	553	479	836	884	1,367
Produits pétroliers	51.9	60.2	62.6	77.9	78.0	641	1,279	1,463	1,488	3,139
Sel	13.3	7.8	12.8	6.7	9.4	180	110	151	97	146
Vêtements	5.2	3.2	3.3	2.3	1.8	3,465	2,507	2,837	1,677	1,380
Fers	8.6	6.6	9.8	7.1	8.7	1,043	804	913	1,008	1,292
Machines, Equipements de transport	6.5	5.6	5.6	7.1	6.2	4,371	4,479	4,505	6,201	6,471
Autres	42.2	27.5	41.2	55.0	58.0	5,694	5,154	5,552	6,993	8,137
<b>Total</b>	<b>143.0</b>	<b>121.3</b>	<b>159.9</b>	<b>191.2</b>	<b>195.9</b>	<b>16,213</b>	<b>14,975</b>	<b>16,576</b>	<b>19,098</b>	<b>23,144</b>

source: Indicateurs Economiques Nigériens.

## 2.2 Aspect Général du Transport

### 1) Importance du Transport au Niger

Il va sans dire que le transport régulier des biens matériels est d'une telle importance dans l'immense territoire du Niger où la population est peu dense. En particulier les caractéristiques du transport nigérien sont largement changées par le changement de la structure économique résultant de la sécheresse, et actuellement il est un problème urgent de distribuer rapidement les vivres au peuple des régions respectives qui en souffrent le manque. Du point de vue à long terme, l'assurance des routes de transport intérieure et extérieure est primordiale pour réaliser l'un des principes du Plan Triennal Nigérien: libération du joug des facteurs naturels de l'économie nationale. A cet effect, il serait nécessaire que les routes elles-mêmes soient permanentes et bien stables indépendamment du climat et des facteurs politiques.

De ce point de vue, le plan triennal a donné priorité à l'amélioration du réseau routier national et la diversification des routes desservant la mer.

Les routes desservant la mer seront traitées dans le Chapitre suivant. Ici dans ce Chapitre, nous décrivons l'état actuel et les points problématiques des transports intérieurs entre autres.

### 2) Entreprises de transport

A l'exclusion d'un peu du transport fluvial qui profite le Niger et du transport aérien domestique par Air Niger, tout le transport domestique dépend des voitures et pour celui des passagers et pour celui des marchandises.

SNTN se charge de 60 à 70% du transport par camions intérieur et extérieur. SNTN, qui est une organisation semi-publique à laquelle le gouvernement nigérien apporte 53% de financement, exécute le transport des marchandises ordinaires et générales, produits pétroliers et matériels et matériaux concernant l'exploitation d'uranium ayant comme le plus important le transport à grand trafic

PARAKOU-NIAMEY - AGADEZ. Comme l'indique le tableau 2-2 ci-dessous, SNTN possède environ 240 remorques et camions, de loin plus élevée en sa capacité de transport par rapport au autres entreprises. En vue de l'entretien des véhicules, elle ont, par ailleurs, des ateliers de remise en état à NIAMEY, DOSSO, ARLIT, ZINDER, PARAKOU, ainsi que des ateliers de réparation de petites dimensions à MADAOUA, AGADEZ et à MARADI, maintenant ainsi un réseau national.

Une bonne communication des renseignements concernant les marchandises est aussi obtenue; ce qui conduit à la réalisation d'un transport de bonne efficacité.

Tablea 2-2 Parc Automobile SNTN (décembre 1976)

Catégorie	Remorques	Transp. march.	Transp. petr.	Bus
Nombre	99	72	67	15

Source: Direction des Transports.

D'autre part il y a environ 300 entreprises privées dans le pays comme l'indique le tableau 2-3.

Tableau 2-3 Nombre d'entreprises et Parc automobile (décembre 1976, sauf SNTF)

Catégorie	Transport de marchandises			Transport privé		Transport de minéral		Transport pétrolier		Autobus		Taxi	
	Entreprises	Remorques	Camions	Entreprises	Camions	Entreprises	Camions	Entreprises	Camions	Entreprises	Autobus	Entreprises	Autobus
	Nombre d'entreprises	Nombre	Nombre	Nombre d'entreprises	Nombre	Nombre d'entreprises	Nombre	Nombre d'entreprises	Nombre	Nombre d'entreprises	Nombre	Nombre d'entreprises	Nombre
NIAMEY	145	177	249	79	242	99	205	10	20	146	174	72	86
DOSSO	23	23	33	-	-	4	3	1	3	21	30	1	1
TAHOUA	24	1	34	2	4	3	4	-	-	23	38	1	2
MARADI	55	59	100	4	3	4	16	2	5	37	40	6	7
ZINDER	65	36	87	3	3	5	8	-	-	14	15	7	7
AGADEZ	27	6	37	8	11	5	13	-	-	2	2	2	5
DIFFA	3	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	342	309	544	96	263	120	249	13	28	243	299	89	108

Source: Direction des Transports

Tableau 2-4 Nombre d'entreprises par nombre des camions (sauf SNTN)

Nombre des camions	17	13	11	10	9	8	6	5	Moins de 5
Nombre des entreprises	1	1	1	2	2	3	7	6	319

Source: Direction des Transports

Toutefois, comme indiqué dans le tableau 2-4 ci-avant, le nombre des camions retenus par une entreprise est pour la plupart moins de 5; ce qui correspond à des entreprises artisanales exploitées par individus.

Bien qu'elles organisent un corps de métiers qui s'appelle SYNDICAT, il n'est pas clair même le nombre des membres, et l'arrangement des camions ne correspond pas au volume des marchandises. Il semble donc que le rendement de transport est très bas, leur taux d'occupation n'étant que la moitié de celui de SNTN quoi qu'elles possèdent les camions qui sont trois fois plus élevés en nombre que celui des camions de SNTN.

Dorénavant il faudrait faire valoir les entreprises autres que SNTN en vue d'effectuer un transport efficace sur les routes intérieure et extérieure. Pour cet effet, il est fort recommandé de consolider l'organisation du SYNDICAT, et de développer les réseaux routiers communs à toute entreprise, réduisant ainsi le nombre des camions destinés à la remise et leur temps d'attente.

Pour ce qui concerne le transport des passagers, la SNTN fait le service des autobus interurbains à longue distance. En plus, il existe la SNTU qui fait le service du transport par autobus dans la ville de Niamey.

D'autant que nous sachions, tous camions transportant des voyageurs sont pleins des personnes et des bagages; ce qui doit expliquer que la capacité de transport n'est pas suffisante également du point de vue transport des passagers. Enfin, le transfert des personnes se dépend, il

nous semble, des camions communs appartenant aux entreprises privées, dans des régions.

En ce qui concerne le transport aérien intérieur, l'Air Niger, régie d'Etat fait le service desservant Niamey, Agadez, Maradi, Zinder, Tahoua, Arlit, etc. Il est dit que les avions Modèles DC-6, DC-4, et DC-3 sont tous vieux, qui rendent irrégulier le service de vol. Il est souhaitable donc de développer leurs modèles, accélérant leur remise en état qui est à l'heure actuelle très en retard.

3) Parc automobile et remise en état

L'évolution du parc automobile entre 1970 et 1975 est comme indiquée dans le tableau 2-5 ci-après.

Tableau 2-5 Evolution du Nombre des Automobiles Immatriculés

(à la date du 31 décembre pour chaque année)

Catégorie	Année						Taux de croissance	
	1970	1971	1972	1973	1974	1975	73-74	74-75
Motocyclette	593	651	703	766	897	934	+17.1	+ 4.1
Voiture de tourisme	5,577	6,267	7,012	7,756	8,598	9,414	+10.9	+ 9.5
Camionnette	3,975	4,481	4,897	5,382	5,779	6,133	+ 7.4	+ 6.1
Camion	1,965	2,073	2,241	2,456	2,672	2,923	+ 8.8	+ 9.4
Autobus	140	167	200	249	317	386	+27.3	+21.8
Lorry	417	438	476	535	588	639	+ 9.9	+ 8.7
Remorque	420	457	506	590	665	784	+12.7	+17.9
Tracteur agricole								

Source: Indicateurs Economiques Nigériens.

Pour chaque catégorie de voiture, il y a une croissance annuelle de 10%. L'immatriculation et le contrôle des véhicules sont l'une de principales tâches de la direction des Transports, et une inspection s'effectue dans l'institut d'inspection (régie d'Etat) tous les six mois. La distance mensuelle parcourue des camions possédés par entreprises de transport est de 3.000 à 5.000 km, et le kilomètre parcouru maximal est de l'ordre de 300.000 km, ce qui résulte en 5 à 8 ans de la longévité. Toutefois les années d'utilisation des véhicules actuellement en emploi sont comme indiquées dans le tableau 2-6 ci-dessous. C'est dire que 45% des camions des entreprises de transport générales sont toujours employées au-delà de leur limite d'utilisation.

Tableau 2-6 Nombre des Automobiles  
par Années d'Immatriculation  
(à la fin de 1973)

Année	Avant 1964	65	66	67	68	69	70	71	72	73	Incer- tain	Total	Taux d'avant 1967
Entre- prises de transport													
Entre- prises de transport générales	76	30	47	88	79	50	60	42	49	4	6	531	45%
SNTN	11	9	1	20	22	36	67	27	29	14	3	239	17

Comme par ailleurs de l'ordre de 100 véhicules seront annuellement usés dans l'avenir, un considérable investissement sera requis pour l'achat des véhicules; ce qui est nécessaire pour répondre à l'augmentation du volume des marchandises.

Pour ce qui concerne l'entretien des automobiles, la régie d'Etat possède ses propres ateliers d'entretien, tandis que des voitures généraux se dépendent des ateliers appartenant aux distributeurs qui se trouvent à

Niamey. Lorsqu'en particulier des voitures tombent en panne dans une région loignée des villes, un nombre substantiel des jours est requis pour l'achat ou le transport des pièces détachées ou de rechange. Par ailleurs, les conditions des routes locales sont plus mauvaises que dans des villes, et le taux d'incidents plus élevé. La nécessité est donc très grande pour les ateliers d'entretien traitant des voitures généraux.

Il a été dit que l'entretien des voitures demande beaucoup de dépenses à cause du climat peu favorable et des conditions des routes très sévères et qu'en conséquence 65% du prix d'achat et 50% en sont requis pour les pièces de rechange et l'entretien après un an et deux ans respectivement de l'achat de nouvelles voitures.

### 2.3 Transport Actuel des Biens Matériels

#### 1) Cacahouètes

La SONARA monopolise la collection, la mise en stock et l'exportation des cacahouètes. La SONARA a été établie en 1962 par mise en régie de l'opération commerciale des cacahouètes qui avait été jusqu'alors réalisée par individus. Cette mise en régie a été réalisée de façon à répondre à une production en grande quantité des cacahouètes. Les cacahouètes sont produites à Zinder (50 à 55%), Maradi (30 à 40%) et à Dosso (5%). Dans les années ordinaires avant la sécheresse, la production annuelle s'élevait à 200.000 tonnes environ, dont 120.000 tonnes était commercialisée (100.000 tonnes mise en usine et 20.000 tonnes exportée comme matière première). Des huileries se trouvent à Magaria, Maradi et Matameye à mi-Est, dans lesquelles les cacahouètes de 100.000 tonnes sont transformées en huile de 44.000 tonnes et en résidus restant après extraction de 56.000 tonnes, qui sont toutes exportées à l'exclusion de l'huile de 7 à 8.000 tonnes destiné au marché intérieur.

Pourtant depuis l'année 1972 la quantité pouvant être



commercialisée a diminuée, par l'influence de la sécheresse, de l'année en année comme l'indique le tableau 2-7 ci-dessous. Il est d'ailleurs dit qu'il n'y aurait pas de marge pour exportation pour les années 1976 à 77, leur production étant de l'ordre de 70.000 tonnes.

D'autre part la SONARA se charge, depuis l'année 1975, de la distribution des haricots, dont le volume s'élève à 50.000 tonnes en 1976 contre 19.000 tonnes en 75.

Tableau 2-7 Evolution du Tonnage Commercialisé des Cacahouètes

Année	Tonnage Commercialisé
1970 ~ 71	130,134
71 ~ 72	1 4,658
72 ~ 73	109,588
73 ~ 74	25,563
74 ~ 75	90,220
75 ~ 76	3,751

Source: Indicateurs Economiques Nigériens

La SONARA assure, à elle seule, une capacité de transport: 8 camions de 25 tonnes, 8 camions de 10 tonnes (280 tonnes au total), mais cette capacité ne couvre que le rassemblement local et régional. Le transport pour exportation se dépend donc des entreprises privées générales. Les cacahouètes sont fourrées dans des sacs en étoffe pour être transportées jusqu'au Port de Cotonou ou Port de Lagos, d'où elles seront mises à bord comme cargaisons en vrac. Le temps de la récolte de la cacahouète est du novembre au mars, celui de pointe pour transport est du février à l'avril, alors qu'il manque des camions. La SONARA considère qu'à part de la pointe, qui n'est que temporaire, il est plus économique et efficace d'utiliser les entreprises privées générales, quoi qu'elle ait une intention d'élargir sa capacité de transport de 280 tonnes (capacité actuelle) jusqu'à 400

tonnes ou presque.

Il existe deux routes d'export: transport par voie ferrée depuis Kano du Nigéria jusqu'à Lagos, et transport également par voie ferrée jusqu'au Port de Cotonou depuis Parakou du Bénin.

Quoi qu'elle soit plus avantageux la route de Nigéria du point de vue géographique (car le lieu de production et les usines se trouvent dans la région mi-Est), les deux routes sont à l'heure actuelle assurées en considération de l'encombrement au Port de Lagos et des relations politiques.

Mais, il nous en a été informé ainsi, l'efficacité du transport est mieux pour le cas de la route Nigéria, car la distance de transport est plus courte. En 1975, 11.000 tonnes de marchandises ont été transportées par cette route en un mois. Par contre, il faut deux mois pour transporter 5.000 tonnes à Cotonou. En ce qui concerne le tarif de transport, il est à peu près le même pour les deux routes: 11.000 CFA/t pour une période janvier à août quand le volume des marchandises est élevé et que le trafic devient donc va-et-vient, et 25.000 CFA/t pour septembre à décembre quand les camions doivent être à vide pour son retour.

Les cacahouètes étant transportées en grand volume, son transport éveille un grand intérêt de la SONARA pour sa rationalisation. Elle souhaite ainsi l'aménagement des routes auxiliaires où actuellement les camions de 25 t ne peuvent pas passer, le prolongement, à l'intérieur du pays, de la voie ferrée et l'introduction des camions de 50 t (ceux qui sont déjà mis en usage à la Nigéria), réduisant ainsi le frais de transport.

La façon de voir ce problème sera en fonction de la production des cacahouètes ultérieure, pourtant à présent on est forcé d'être négatif vis-à-vis d'un grand investissement pour transport en quantité, dans les conditions actuelles qui ne mettent à leur disposition qu'une production réduite.

## 2) Vivres

L'OPVN, dont la principale tâche avait été le maintien du prix stable de vivres, procède depuis 1972 à l'assurance et la distribution des vivres de secours telles que riz, maïs, etc. En 1976 elle a distribué au peuple des vivres de secours en 100.000 tonnes environ. Elle garde actuellement 156 voitures (dont 106 camions) et possède ses propres ateliers d'entretien à Niamey et Maradi.

Les biens matériels et vivres de secours données par pays étrangers sont une fois reçus par l'Etat-Majeur, qui est l'organe suprême des autorités militaires, et ensuite distribués par lui-même à des organes concernés qui en ont besoin, soit comme offres soit comme prêtés.

Ainsi 25 camions offerts du Japon comme aides gratuites seront reçus une fois par l'Etat-Majeur, et puis prêtés à l'OPVN.

L'OPVN compte des incidents et accidents des camions provoqués par de mauvaises conditions routières, comme un des points problématiques du transport. Il est dit qu'il fallait entre les années 1974 et 76 des pièces de rechanges de 400.000.000 CFA.

L'avenir des aides en vivres dépend du taux d'achèvement de la libération des facteurs naturels de l'économie nationale qui est le problème de première importance du Plan Triennal. Pour quelques temps, toutefois, il faudrait recourir à des aides étrangers, compte tenu de l'accroissement de la population actuellement prévue. Par conséquent, il faudrait faire face au transport de vivres de secours comme un des problèmes de transport les plus importants, au moins pour le moment.

## 3) Pétrole

Le pétrole, qui est à l'heure actuelle l'unique source d'énergie au Niger, est utilisé pour l'énergie électrique, et comme combustibles des automobiles et des avions. Sa consommation montre, comme indiquée dans le tableau 2-9 ci-dessous, une augmentation annuelle de l'ordre de 10%.

Tableau 2-8 Volume de Transport prévu relatif  
à l'Uranium

En tonnes

Sociétés (desti- nation)	Importation			Exportation		
	1976	1980	1985	1976	1980	1985
SOMAIR (Arlit)	(11,000) 38,000	( 8,000) 43,000	( 8,000) 43,000	1,600	2,000	2,000
COMINAC (Akokan)	( 1,500) 5,500	( 8,000) 43,000	( 8,000) 43,000	-	2,000	2,000
SONICHAR	3,000	2,000	2,000	-	-	-
IMORAREN	-	-	( 8,000) 43,000	-	-	2,000
Total	(12,500) 46,500	(16,000) 88,000	(24,000) 129,000	1,600	4,000	6,000

Note: Chiffres entre parenthèses: combustibles

Tableau 2-9 Evolution de la Quantité Consommée des  
Produits Pétroliers

En m<sup>3</sup>

	1972	1973	1974	1975
Combustible jet	10,169	10,151	12,354	19,646
Essence avion	2,913	4,039	4,112	3,175
Essence automobile	22,860	25,690	23,390	27,531
Huile lampante	2,950	3,423	2,486	3,790
Gas-oil	51,872	62,652	61,941	68,335
Total	90,764	110,755	104,283	122,477

Source: Indicateurs Economiques Nigériens

Les résultats de transport sont comme donnés dans les tableaux 2-8 et 2-10. La SNTN occupe le trois quart de la totalité et le volume exporté par voie de la Nigéria occupe un quart de la totalité vers l'est.

Il est prévu que la consommation du pétrole continue à augmenter à moins que l'exploitation dans l'est du pay de la houille et du pétrole ne prenne pas corps.

Tableau 2-10 Résultats de Transport relatifs  
au Pétrole (1973)

En m<sup>3</sup>

Destina- tion	SNTN		Autres	Total
	Via Kano	Via Parakou	Via Parakou	
Niamey	-	38.707	14.573	53.280
Autres lieux intérieurs	25.646	15.321	8.928	49.895
Mali	-	-	1.663	1.663
Total	25.646	54.028	25.264	104.838

Source: Rapport Annuel 1974

4) Matériels et Matériaux relatifs à l'Uranium

D'une année à l'autre, le volume transporté augmente pour de divers matériels destinés à l'exploitation d'uranium ainsi que pour des réactifs destinés au raffinage.

La SNTN étant au centre avec autres régies, un transport efficace est mis en oeuvre. A part du gas-oil qui est transporté de la Nigéria la plupart des biens matériels sont transportés depuis le Port de Cotonou via Parakou. Le goulot d'étranglement de cette route se trouve dans le transport au nord de Kaouar, zone de désert. L'aménagement de la route de cette section sera exécuté par l'apport des entreprises des pays respectifs participant à l'exploitation de l'uranium.

Le volume prévu du transport d'uranium basé sur ce plan est comme indiqué dans le tableau 2-8. En 1985, le volume importé sera de 130.000 tonnes et le volume exporté 6.000 to-nes, ceux qui sont 2 à 3 fois plus élevés qu'à présent. Bien qu'actuellement les matériels pour exploitation soient de principaux biens matériels transportés, l'import du soufre et l'export de l'uranium seront dans l'avenir les deux tâches de transport, ce qui nécessitera un établissement du système de transport approprié à des marchandises volumineuses. Pourtant il n'y aurait pas de problème au niveau de l'Etat pourvu

que la relation compétitive avec des marchandises ordinaires puisse être résolue de façon satisfaisante, parce que les entreprises respectives participant à l'exploitation d'uranium prennent en considération, il nous semble, leurs propres systèmes de transport efficaces.

## 2.4 Réseau Routier du Niger

### 1) Aspect Général

Un des facteurs défavorables qui mettent obstacles au développement économique des pays en voie du développement est le déséquilibre de quotes-parts de transport. Le Niger n'étant pas son exception non plus, sa quote-part est au stade non développé; ce qui n'est pas autre chose qu'un goulot d'étranglement du commerce intérieur et international.

Comme la hausse des coûts requis pour développement des quotes-parts de transport est récemment si remarquable et le financement si limité que le développement est concentré aux routes à grand trafic qui traversent les zones méridionales les plus productrices du Niger et aux routes desservant les ports étrangers (Cotonou, Lagos, etc.). Néanmoins, le développement des routes desservant la région intérieure éloignée de la mer sera un des problèmes importants à envisager dans l'avenir.

### 2) Parc automobile et Niveau d'aménagement routier

L'augmentation du nombre des voitures immatriculés a une relation intime avec le niveau économique d'un pays par voie du volume transporté.

Le tableau 2-11 montre une évolution du parc automobile où est donnée un accroissement annuel moyen de l'ordre de 10%. L'augmentation de la demande de transport signifie l'élargissement des activités économiques ainsi que la montée du niveau de revenu.

Le réseau routier national se compose de: routes classées dont la distance totale est plus de 7.000 km et routes non classées de 3.000 à 4.000 km;

Les routes classées sont les routes nationales proprement

dites directement contrôlées par le Ministère des Travaux Publics auxquels appartiennent les routes à grand trafic tels que routes nationales N°1 à 30, un certain nombre des parkways (autoroutes dans un cadre de verdure), les routes au port aérien.

Le tableau 2-1 2 indique l'état d'aménagement des routes. La distance totale du chemin macadamisé est de 1,889.3 km à la date de la fin septembre 1976 dont la ventilation est: routes bitumées à deux voies 1.448,7 km, routes bitumées à une voie 440,6 km.

L'état actuel du réseau routier est montré dans le tableau 2-12 et dans le plan annexé 2-1.

Tableau 2-11

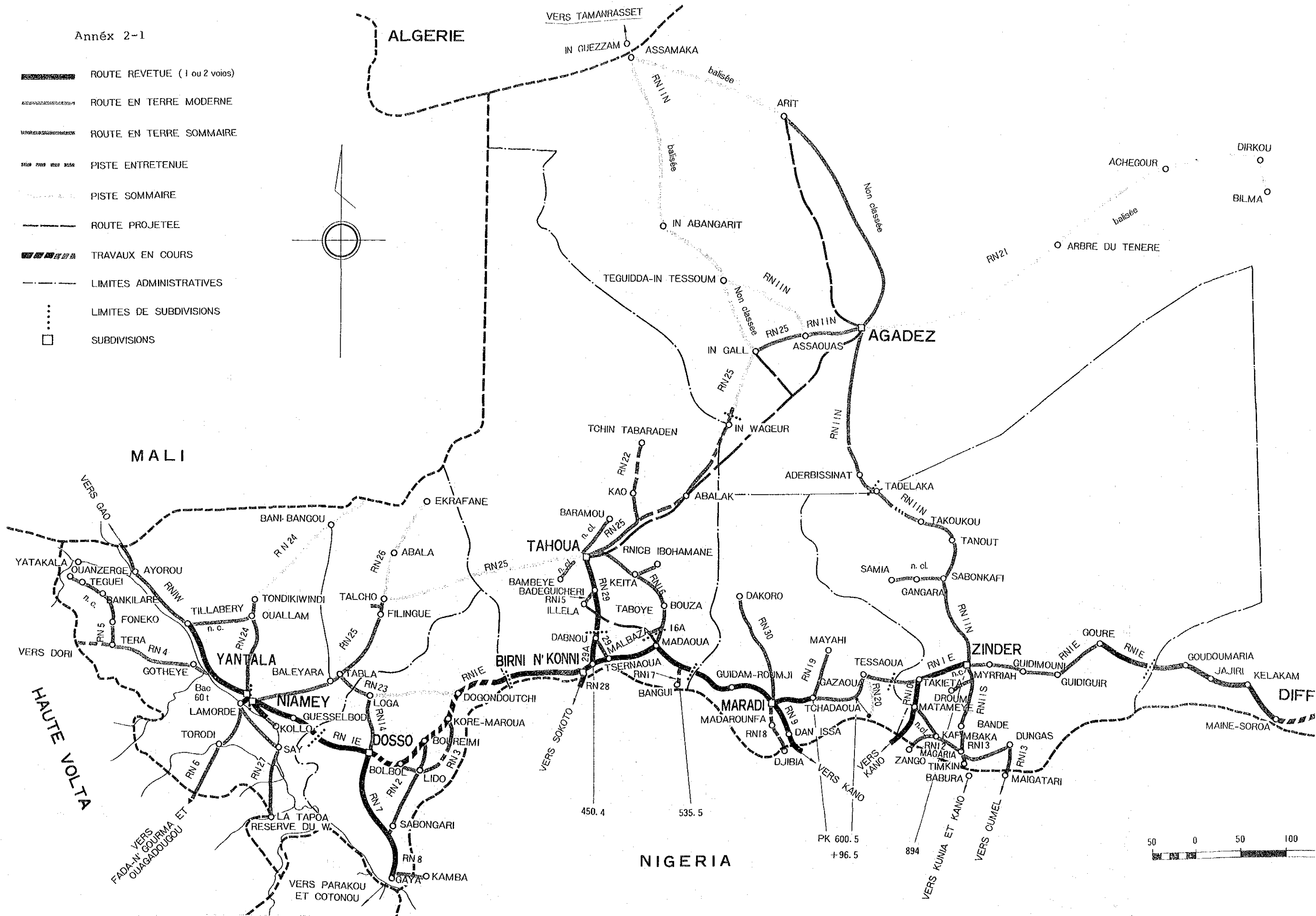
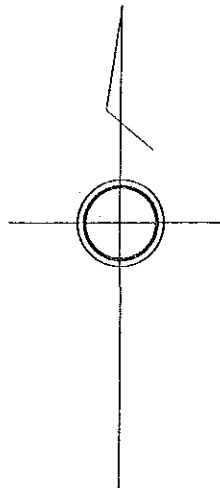
	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Motocyclettes	593	651	703	766	897	927
Voitures particulières	5.577	6.267	7.012	7.756	8.598	9.082
Camionnettes	3.975	4.481	4.897	5.382	5.779	6.069
Camions	1.965	2.073	3.241	2.456	2.672	2.825
Tracteurs routiers	420	467	506	590	665	764
Pemorques	417	438	476	535	588	623
Autocars	140	167	200	249	317	376
Tracteurs agricoles	47	60	61	62	65	69
	13.147	14.594	16.096	17.796	19.581	20.735

Tableau 2-12

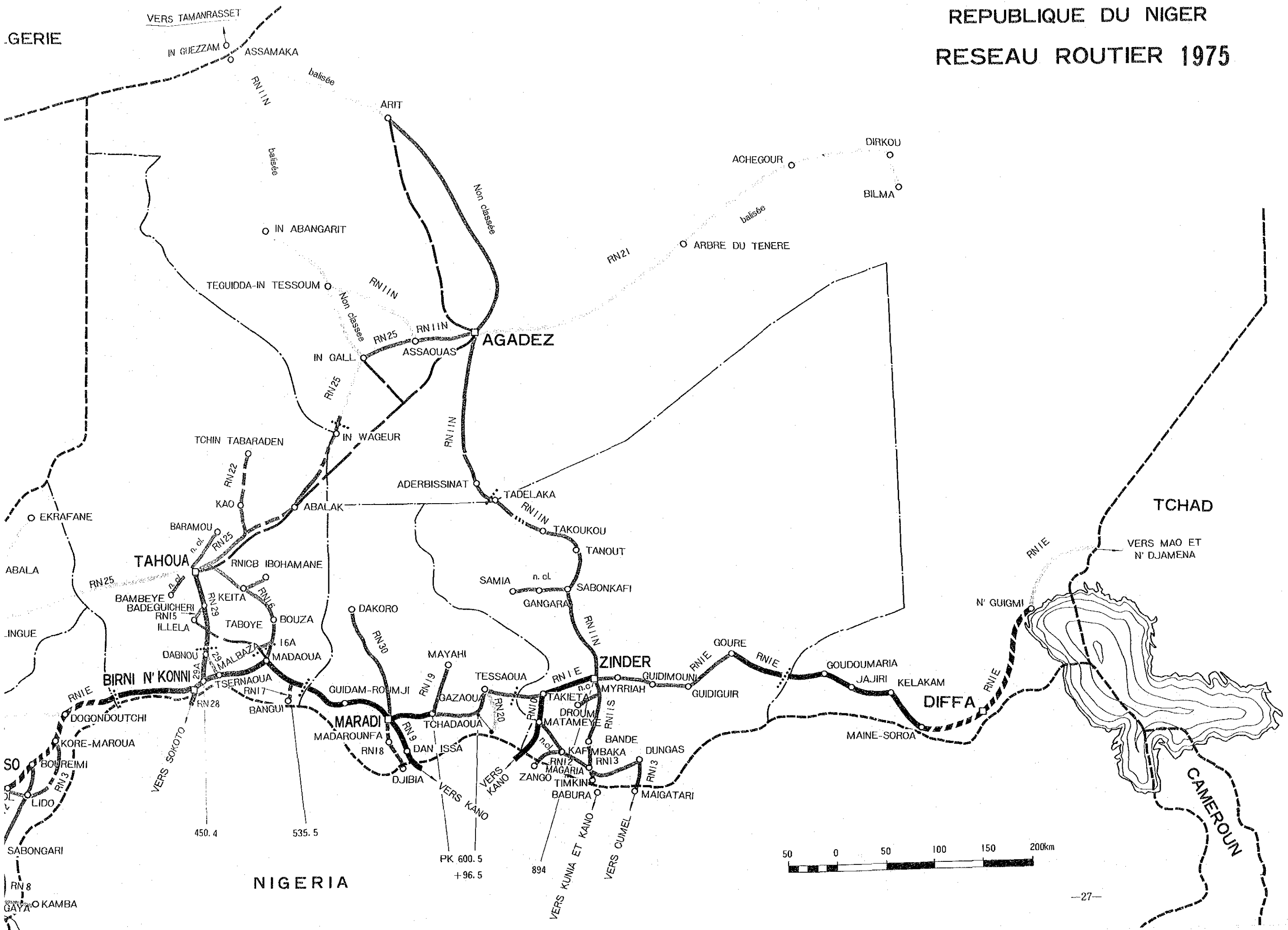
	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
A. RESEAU CLASSE 1/	488	605	683	933	1.313	1.507	1.889,3
Routes revêtues	2.979 996	2.930 966	2.908 966	2.637 1.186	2.550 622	2.074 1.076	2.140,6 1.076,9
Routes en terre moderne	3.481	2.586	2.564	2.715	2.418	2.260	2.015,7
Routes en terre & pistes Aménagées	6.944	7.117	7.151	7.471	6.943	6.951	7.122,5
Pistes non aménagées	3.000 ~ 4.000						



- ROUTE REVETUE (1 ou 2 voies)
- ROUTE EN TERRE MODERNE
- ROUTE EN TERRE SOMMAIRE
- PISTE ENTRETEENUE
- PISTE SOMMAIRE
- ROUTE PROJETEE
- TRAVAUX EN COURS
- LIMITES ADMINISTRATIVES
- LIMITES DE SUBDIVISIONS
- SUBDIVISIONS



# REPUBLIQUE DU NIGER RESEAU ROUTIER 1975





### 3) Plan d'investissement routier

L'investissement routier dans le plan triennal pour développement nigérien correspond à 19,1 100 de l'investissement total gouvernemental (16.741 millions de Fr CFA sur 87.474 millions de Fr CFA) et à 31,4 p 100 de l'investissement total civil (15.000 millions de Fr CFA sur 47.806,9 millions CFA). Le tableau 2-13 montre le plan d'investissement pour ponts routiers.

Dans un cadre de l'entreprise d'aménagement routier, la modernisation des routes est en progrès par voie des travaux d'élargissement qui consistent en élargissement des routes à une voie (routes à grand trafic) en routes à deux voies (toutes les deux sont bitumées) et des travaux de revêtement qui améliorent les routes non revêtues.

L'avancement des projets respectifs est comme ci-dessous:

Tableau 2-13 SECTEUR INFRASTRUCTURES ECONOMIQUES ET SOCIALES  
Projets Programme triennal 1976 ~ 1978

#### A. ROUTES ET PONTS

INTITULE	FINANCEMENT			OBSERVATIONS
	Acquis	Négocié	Total	
RN 1 Niamey-Dosso, élargissement (1.370,0)	1.370,0	-	1.370,0	46 FED
RN 1 Dosso-Madaoua (7.880,0)	1.300,0	-	1.300,0	46 FED
RN 1 Tchadaoua-Takeita, Zinder-Myriah (5.300,0)	4.650,0	-	4.650,0	46 FED
RN 1 Myriah-Gouré (étude) (140,0)	140,0	-	140,0	ACDI
RN 4 Niamey-Gothèye-Haute Volta (étude) (200,0)	200,0	-	200,0	EAD
RN 6 Niamey-Torodi-Haute-Volta (suite aux dégâts des pluies 1975) (10,0)	10,0	-	10,0	FNI 76
RN 6 Niamey-Torodi-Haute-Volta (120,0)	-	80,0	80,0	USAID
RN 9 Maradi-Nigéria (2.302,0)	2.302,0	-	2.302,0	BIRD/BADEA
RN 11 Nord Zinder-Agadez (Nord Yakoukou-Dan Galadima) (Travaux) (500,0)	150,0	350,0	500,0	FNI
RN 11 Sud Zinder-Magaria (2.900,0)	2.900,0	-	2.900,0	BIRD/BAD/BADEA
RN 16 Madaoua-Bouza-Keita	60,0	-	60,0	FNI 76
RN 18 Routes département Maradi et pont Coumbi de Maradi (527,0)	182,0	345,0	527,0	BIRD/RFA
RN 27 Niamey-Say (dégâts causés par les pluies 1975) (7,0)	7,0	-	7,0	FNI 76
RN 25 Niamey-Fillingué (dégâts causés par les pluies 1975) (6,0)	6,0	-	6,0	FNI 76
Construction pont RN 27 Niamey-Tapoa (16,0)	-	16,0	16,0	FNI 77
RN 29 et RN 29 a Tseinaoua-Tahoua (travaux confortatifs suite pluies 1975) (363,5)	-	363,5	363,5	FAC
Route Gazaoua-Gabaouri-Frontière Nigéria (300,0)	50,0	250,0	300,0	FNI
Route Niamey-Kolo et réparation suite dégâts de pluies 1975 (170,0)	-	170,0	170,0	FNI
Route Agadez-Arlit, travaux améliorants d'urgence (100,0)	-	100,0	100,0	FNI
Couche d'usure et rechargement	200,0	600,0	800,0	FNI
Programme d'entretien périodique (1.805,0)	605,0	-	605,0	BIRD
Laboratoire national T.P (270,0)	270,0	-	270,0	RFA
Route Hamdara-Ouacha-Bougass	-	65,0	65,0	FNI
<b>T O T A L</b>	<b>14.402,0</b>	<b>2.339,5</b>	<b>16.741,5</b>	

- (a) Projets pour lesquels les soumissions estimatives ont été présentées et dont les travaux seront commencés au plus tard au début de l'année 1977 (travaux de revêtement et d'élargissement):
- Niamey - Dosso (RNIE) 182 km
  - Maradi - Frontière de Nigéria (SN 9) 49 km
  - Zinder - Frontière de Nigéria (RNI 15) 13 km  
(travaux d'amélioration et de revêtement)
  - Tchadaoua - Takeita (RNIE) 144 km
- (b) Projets pour lesquels les soumissions estimatives sont en train d'être établies:  
(travaux de revêtement et d'élargissement)
- Sabongari - Gaya (RN 7) 58 km  
(travaux d'amélioration et de revêtement)
  - Niamey - Kollo 12 km
  - Tahoua - Agadez - Arlit 700 km
  - Arilit - Frontière algérienne (route transsaharienne) 171 km
- (c) Routes qui seront contenues dans les projets pour une période de 1975 à 1977 et qui sont actuellement en étude:
- Tillabery - Frontière Mali (RNIW)
  - Mirriah - Goure (RNIE)
  - Niamey - Gotheye - Tera - Frontière Haute-Volta (RN 4)
  - Niamey - Torody - Frontière Haute-Volta (RN 6)
  - Zinder - Agadez (RN 11N)
  - Maradi - Dakoro (RN 30)
  - Hamdara - Ouacha - Doungass
- (d) Routes pour lesquelles le financement est demandé:
- Fillingue - Tahoua (RN 25)
  - Baleybara - Bani Bangou
- 4) Ressources financières de l'aménagement des routes  
Dans l'investissement gouvernemental de 87,474,9 millions de Fr CFA du plan triennal pour développement nigérien, le financement des pays étrangers occupe un peu moins de 80%.

Aussi dans le domaine d'investissement routier, le pourcentage des investissements étrangers s'élève à un chiffre considérable.

Il en résulte que le plan triennal ne peut pas promettre beaucoup par sa nature. Le vice-ministre de la Construction reconnaît également qu'à part de petits projets, l'avancement général des projets ne va pas bien. D'ailleurs il affirme tout nettement que le plan triennal ne promet pas qu'il sera exécuté dans trois ans, n'étant qu'un objectif.

Tableau 2-14 Ressources financières de l'aménagement des routes en 1976

(1,000 CFA)

	Investissement	Investissement routier
Intérieures		
FNI	3.405.800	250.000
Exterieur		
FED	3.821.164	1.428.801
IDA	881.917	15.274
US.AID	69.296	32.407
RFA	707.913	0
ACDI	1.500.000	140.000
FAC	3.214.000	17.000
	10.264.290	1.633.482
TOTAL	13.670.090	1.883.482

A cet égard, le tableau 2-14 ci-après montre l'investissement gouvernemental ainsi que l'investissement routier en exercice 1976 (depuis le premier octobre 1976 au 30 septembre 1977).

La quote-part de l'année 1976 vis-à-vis du plan d'investissement triennal n'est que 15.6 p 100 pour investissement total, et 14.1 p 100 pour investissement routier. Le pourcentage par ressources financières dans la somme totale d'investissement est 18.5 p 100 pour l'intérieure et 15.6 p 100 pour l'extérieure, qui est relativement bas.

A ce propos, le vice-ministre du Plan prend parole en disant que pour l'avancement du programme les ressources financières intérieures seront doublées en 1977 jusqu'à une somme de 8.000.000.000 CFA.

5) Normes Techniques des Routes

Les normes techniques des routes appliquées au Niger sont la NF. Ci-dessous nous décrivons les normes techniques des routes sur la base de la DEMANDE DE FINANCEMENT par le gouvernement nigérien.

Le programme de construction contenu dans cette Demande de Financement concerne les travaux d'amélioration et de bitumage et ceux de revêtement et d'élargissement, qui sont les travaux représentatifs de la modernisation susmentionnée. Les travaux d'amélioration et de revêtement couvrant une distance de 113 km entre Zinder et la frontière de la Nigéria (RN 115) sont entreprises de l'amélioration primaire qui consiste en amélioration et bitumage des routes pas encore améliorées conformément aux normes. Par ces travaux, des routes de 6 m de largeur revêtue (2 fois 3 m) seront construites, ce qui rendra possible un raccourcissement ou un prolongement de 16 km, d'après ce qui est dit dans le programme.

Les travaux de revêtement et d'élargissement d'une distance de 49 km entre Maradi et la frontière Nigéria (RN 9) sont les entreprises d'amélioration secondaire des routes bitumées à deux voies ayant 3,5 m de largeur revêtue qui ont été achevées en 1956 à 58 par les entreprises d'amélioration primaire. Ils comprennent le surhaussement de la forme de terrassement et la pose des dispositifs de drainage dans des zones inondées ainsi qu'une partie d'amélioration de tracé, et réaliseront ainsi des routes dont la largeur revêtue sera de 7 m (2 x 3,5 m), chaque accotement 1,5 m et largeur totale 9 m.

(a) Normes techniques

Calcul de base:

Vitesse de calcul: 100 km/h dans la région  
60 km/h dans une ville

Charge de projet: 13 tonnes Charge par essieu  
35 tonnes Charge par semi-remorque

Tracé:

Tracé en plan: Rayon minimal absolu: 425 m  
Rayon minimal standard: 625 m  
Dévers minimal: 7%

Profil en long:

Rayon convexe minimal absolu: 6.000 m  
Rayon convexe minimal standard: 12.000 m  
Rayon convexe minimal absolu: 3.000 m  
Rayon convexe minimal standard: 4.200 m  
Pente longitudinale la plus aiguë: 5%

Revêtement:

Le revêtement sera constitué d'une bicouche réalisé à partir de gravillons concassés. Le liant utilisé est un cut-back 400/600. La composition de la bicouche est comme la suivante:

Première couche

- o gravillons 13/18 dosés à 16 litres/m<sup>2</sup>
- o liant cut-back 400/600 dosé à 1,3 kg/m<sup>2</sup>

Deuxième couche

- o gravillons 8/12 dosés à 10 litres/m<sup>2</sup>
- o liant cut-back 400/600 dosé à 1,1 kg/m<sup>2</sup>

Terrassement

En vue d'assurer le drainage, des terrassements sont effectués avec caniveaux sans appui à deux côtés. La surface du sol enlevée, la terre végétale ainsi que la terre déracinée seront compactées jusqu'à une densité prédéterminée. La couche de fondation sera d'une épaisseur de 20 à 30 cm de bicouche en latérite locale. Mais quelque fois la stabilisation pourra être effectuée par ciment ou par bitume.



(b) Frais de construction approximatif

A titre indicatif, le devis des frais de construction est sommairement indiqué dans le tableau 2-15 ci-dessous, pour les deux travaux.

Les frais de construction, qui sont indiqués comme 37.000.000 Fr CFA/km et 47.000.000 Fr CFA/km pour travaux d'amélioration et de revêtement et travaux de revêtement et d'élargissement respectivement, sont chacun d'environ 30.000.000 CFA/km et d'approximativement 40.000.000 Fr CFA/km, soustraction faite de la variation de prix au cours de la période de construction.

A propos, le taux de croissance prévu au cours de la construction est: frais de construction 16,5%, frais administratifs 14,0% pour l'année 1976, frais de construction 14,5% frais administratif 12,0% pour l'année 1977 et frais de construction 13,5% et frais administratifs 12,0% pour 1978.

Tableau 2-15 Frais de Construction Approximatif

(Un million de CFA)

Espèce de constructions	Travaux d'amélioration et de revêtement pour RN 115	Travaux de revêtement et d'élargissement pour RN 9
Largeur élargie		
Période de construction	L = 113 km, W = 8 m	L = 49 km, W = 10 m
<b>Frais de construction</b>		
Installation du chantier	142,8	80,6
Remblai	607,5	185,3
Revêtement	1.831,4	1.113,8
Drainage	255,5	225,3
Signalisations, etc.	5,4	10,3
<b>A. Total</b>	<b>2.842,6</b>	<b>1.615,3</b>
Fonds de réserve (10% de A)	284,3	161,5
<b>B. Frais administratif de construction (8% de A)</b>	<b>223,7</b>	<b>126,9</b>
Fonds de réserve (5% de B)	11,2	6,3
<b>C. Variation du prix au cours de la construction</b>		
Frais de construction	774,0	368,7
Frais administratif	46,8	23,0
<b>Total</b>	<b>4.182,6</b>	<b>2.301,6</b>
<b>Approximation</b>	<b>4.200.000.000 CFA</b>	<b>2.300.000.000 CFA</b>

6) Reconnaissance de l'Etat Actuel des Routes

La reconnaissance sur champ a été exécutée pour toutes les sections de: RNIE Niamey-Dosso, RN 6, RN 7 et RN 27. Les routes RNIE et RN 7 sont revêtues, tandis que les RN 6 et RN 27 sont améliorées. Selon la statistique routière nigérienne, l'état actuel des routes est classé en 6 étapes: I Bon, II Assez bien, III Moyen, IV Médiocre, V Passable et VI Mauvais. La RNIE est classée comme I, RN 6 comme III, RN 7 comme I et IV, RN 27 I. Pour ce qui concerne les routes RN 7 et RN 6, la description est donnée dans l'autre chapitre. Ici nous décrivons sur la routes améliorées RN 6 et RN 27.

(a) Niamey - Frontière Haute-Volta (RN 6) L = 120 km  
Elle est une route de latérite à couche de fondation améliorée, ayant une largeur totale de 10 m. A son michemin, il y a un pont d'une largeur de 5 m. Le temps requis pour parcourir total est de 2 heures, la vitesse moyenne étant de 60 km/h.  
Le niveau de la surface de route étant à peu près le même que le niveau du sol adjacent, et étant donné le terrain en terre peu aménagé sauf de certaines sections, il y a plusieurs tronçons, il nous semble, qui seront barrés par inondation dans la saison de pluie.  
Pendant deux heures de parcours effectué, nous avons rencontré 20 grandes voitures et 10 petites voitures environ, toutes deux à trafic opposé. La proportion des voitures à poids lourd étant élevée, l'usure ondulatoire est en progrès sur la surface routière, causant ainsi beaucoup des inégalités de terrain.

(b) Niamey - La Tapoa (RN 27) L = 145 km  
La distance totale 145 km. Sur la voie P au point de 54 km Say se trouve à 3 km à gauche. Le terminus est La Tapoa, qui est l'entrée au parc naturel national W. Cette route ne dessert donc pas du Bénin, pays voisin.

Elle est une route de latérite à couche de fondation améliorée, ayant une largeur totale de 8M, et à mi-chemin de laquelle il se trouve 2 ponts chacun avec une largeur de 5 m.

Le temps requis pour parcours a été de 2 heures, la vitesse moyenne étant de 70 km/h.

Comme dans le cas de la RN 6, le niveau de la surface routière est bas par rapport au terrain voisin. Le drainage dans la direction longitudinale n'est pas suffisant, et le point RK 15 km et ses environs n'ont pas d'ouvrages de passage dans les lieux où seront produits des écoulements en saison de la pluie. Dans les environs de PK 110 km, il y a deux routes revêtues en ciment béton de construction en déversement. Le drainage est donc aussi insuffisant dans la direction transversale et en saison de pluie des routes seront sans doute barrées.

Au cours de deux heures de parcours, nous n'avons rencontrés qu'environ 5 petites voitures à trafic opposé, qui est très peu en nombre. La surface routière est excellente, et le confort de la route est presque celui des routes revêtues.

(c) Essai des sols de latérite

Nous avons exécuté de simples essais des sols sur les éprouvettes prélevées dans les environs de la frontière Haute-Volta de RN 6 afin d'étudier sur la latérite largement répandue dans tout le pays du Niger. Le tableau 2.16 résume leurs résultats.

La densité 2,71 des éprouvettes est comparative-ment élevée, il nous semble, par rapport à celle des sols ordinaires, qui est de 2,60. La courbe granulométrique obtenue par suite de l'analyse mécanique est moelleuse, le coefficient d'uniformité (granulométrie 60%/granulométrie 10%) étant de 196, et le "coefficient of curvature"  $((\text{granulométrie } 30\%)^2 / (\text{granulométrie } 10\%) \times (\text{granulométrie } 60\%))$  étant de 0,9, ce qui est bonne comme granulométrie.

Sur la base de la classification selon les résultats des essais, les éprouvettes appartiennent au sol sableux (SF) par le système de coordonnées triangulaires et au sol silteux (SM) selon la classification unifiée des sols. En règle générale, elles sont stables comme matériaux de remblai et sont excellentes en ses caractéristiques de compactage.

Tableau 2-16 Résultats d'essai des sols latérite

Densité du particule du sol		2.710
Granulométrie maximale (mm)		19,1
Granu- lomét- rie	Granulométrie 60% D (mm)	0,980
	Granulométrie 30% D (mm)	0,066
	Granulométrie 10% D (mm)	0,005
	Coefficient d'uniformité	196,0
	Coefficient de courbure (Coefficient of curvature)	0,9
	% du passé au crible de 2.000 microns	72,6
	% du passé au crible de 420 microns	45,9
	% du passé au crible de 74 microns	33,8
	Graviers	27,4
	Sables	38,8
Silt	23,8	
Argile	10,0	

No.	Désignation		Sections	Caractéristiques	Long en km	Total	Etat	Observations
	Niamey	Mali						
	Ouest		Niamey-Tillabéry Tillabéry-Mali	Bitume 2 voies Route en terre 5 m	114,7 123,5	114,7 123,5	B A-B	
	Niamey - 1	Tchad	Niamey PK 9,6 PK 9,6-Dosso (sortie)	Bitume 2 voies Bitume 2 voies Bitume 1 voie	9,6 7,3 121,4	9,6 128,7	B B	Birni N'Gaouré D2-06
	Est		Dosso-PK 600.500	Bitume 2 voies	600,5	600,4	B	Dosso D2-1, 9 Bitumage PK 9, 6 Dosso sur 2 voies 1,7 m prévu en 1977 (FED)
			PK 600, 5 Tchadoua Tchadoua-Takieta (entrée)	Route en terre D, Route en terre C	96,5 141,2	96,5 141,2	A-B A-B	Bitumage Tchadoua Takieta -prévu en 77-78 (FED)
			Takiéta-Zinder (sortie)	Bitume 2 voies Bitume 1 voie	4,3 31	55,4	Moy	0,4 D2 Takiéta + 3,9 Zinder
			Zinder-Mirriah (sortie)	Route en terre C	21,8	21,8	A-B	
			Mirriah-Gouré (entrée)	Route en terre 5mB	144,6	144,6	Pass	
			Gouré-N'Guigmi N'Guigmi-Tchad	Bitume 2 voies Piste non aménagé A	428 117,0	428 117,0	B Mauvais	P.U tous terrains
2	RNI PK 90 Sabongari-	Boureimi		Bitume 2 voies Route en terre Piste non aménagé A	0,3 7,7 101,0	109	A-D	

Secteur : Infrastructure

Situation au 30 septembre 1976

No.	Désignation		Sections	Caractéristiques	Long en km	Total	Etat	Observations
3	Bolbol-Koré	Maroua	Bolbol-Lido-Guéchémé Guéchémé-Maroua	Route en terre C Piste aménagée A	36 53,8	36 53,8	B Pass	
4	RNI-W (PK 61)	Haute-Volta	RNI-Téra Téra-Haute-Volta	Bitume 2 voies	1,6 113,2 42,0	114,8 42,0	A-B P. Mauvais	P.U Tous terrains
4	RN4 (PK 114)	Sous-Préfecture Téra		Route en terre C	1,3	1,3	B	
5	Téra-Fonéko			Route en terre C	22,0	22,0	B	
6	Niamey-O:RNI-E (PK	Haute-Volta		Bitume 2 voies Route en terre	2,4 118,0	120,4	Moyen	D2 : Niamey PK 49,5 PK 120,4 à recharger
7	Dosso - O:RNI-E (PK	Bénin 136,6) Bénin	Dosso PK 98,8 PK 98,8-Bénin	Bitume 2 voies Bitume 1 voie	98,8 57,5	98,8 57,5	B Moy aMidi	
7a	Dosso - O:RNI-E (PK	Dosso 137,8 RN7 (PK - 0,6))		Bitume 2 voies	0,6	0,6	B	
8	RN7 (PK 140) -	Nigéria-Kamba		Route en terre C	16,2	16,2	B	
9	Maradi -	Djibba		Bitume 2 voies Bitume 1 voie	3,0 46,7	49,7	Moy à Mid	Bitumage totalité RN9 prévu sur 2 voies 77-78 (BDRN BN)

No.	Désignation	Sections	Caracteristiques	Long en Km	Total	Etat	Observations
Sa	RNI-E (PK 658, 350) (RN 9 PK 0)		Bitume 2 voies	0,7	0,7	B	100 m M.S.
10	Takiéth - Kano		Bitume 2 voies Bitume 1 voie	2,3 67,4	69,7	B	B sauf 2 premiers kms
11 Sud	Zinder - O:RNI-E (PK894)	Nigeria Ballam Mutum Dogo-Bandé Bandé-Magaria Maragia - TIMKIN TIMKIN - Frontière	Piste aménagée A Piste aménagée Route en terre C Route en terre C Piste non aménagée		33,0 39,0 21,6 13,3 5,6	Pass Moyen A - B B Munvais	Bitumage de toute la RNI II Sud prévu en 77-78 (finan- cement BIRD-BAD-BN)
11 Nord	Zinder O:RNI-E (PK890,8)	Algerie	Bitume 2 voies Piste en terre C Piste non aménagée Route en terre C Route en terre 5 m B Piste non aménagée	2,3) 244,7)	246,0 54,0 147,3 65,5 400,0	Moyen Mauvais B B Mauvais	
12	Magaria O:RNII (PK92,456)	Zango	Route en terre 5 m B	61,2	61,2	A - B	a recharger entièrement
13	TINKIN O:RNII-S(PK107)	Maigatari	Route en terre C	76,5	76,5	B	
14	Dosso O:RNI-E (PK138,5)	Loga	Route en terre C	73,9	73,9	B	
15	Illela- (RN 29)(PK70)	Padaguicheri	Route en terre 5 m B	15	15	A - B	



No.	Désignation	Sections	Caractéristiques	Long en Km	Total	Etat	Observations
16	Madaoua O:RNI-EPK256, 360)-RN225PK22)		Bitume 2 voies Route en terre C	12,8	170,2	A - B	D2 - rampes 4%
16 a	RN16 (PK23,1) - Taboye		Bitume 2 voies Route en terre C Piste non aménagée	1,7) 5,5) 0,8)	8,0	A - B	
16 b	RN16 (PK 119,7 Keita)	Ibohamane	Route en terre C Piste non aménagée	11 3	14		Instruction MTP/TU a/s entretien par TP
17	RNI-E(PK535,5)	Nigéria par Bangui	Route en terre C Piste aménagée A Piste non aménagée	8 ) 17 ) 1,7)	25 1,7	8 - B reste pas	
18	RN9 (PK4)	Maradi-Dji- bia	Route en terre C Piste non aménagée	30 20	50	90 - B reste pas	
19	Tchadoua (sortie Est)	Mayahi	Route en terre C		54	B	
20	Gazaoua - Kona	Gabaouri	Route en terre C Piste non aménagée	30) 31)	61	31 - B	
21	Agadez C:RNII-N(PK 442,7)	Bilma	Piste non aménagée		660	Mauvais	Piste Saharienne Balisée du PK 200 au PK600 (P.U. tous terrains)
22.	RN25(PK73 de Taboua	Tchintabara- den	Route en terre C Piste non aménagée	39,5	39,5 40,1	B	Nouveau tracé entre RN25 - Kao Aménagement tronçon PK 39,5 Tchintabarden prévu en 77-78 CISS

No.	Désignation		Sections	Caractéristiques	Long en KM	Total	Etat	Observations
23	Tabla (sortie Nord)	Dogondoutchi Tabla-Loga	Loga-Dogondoutchi	Route en terre C Piste non aménagée	31,9	31,9 86,0	B Mauvais	A projeter (RN tous terrains)
24	Niamey-Mali RN-W(PK0,9)	Anderanbouka	Niamey-Fondidiwindi Tondikiwindi-Mali	Bitume 2 voies Route en terre C Route en terre Piste non aménagée	1,0) 116,2) 3,6 174,4)	117,2 178,0	B Mauvais	P.V. tous terrains
25	Niamey	Assaouas (RNII)	Niamey-Talcho	Bitume 2 voies Piste en terre C Piste non aménagée Bitume 2 voies Piste en terre C	1,5 209 ) 2,1) 21 )	210,5 219,0 51,1	A - B Mauvais Moyen	P.V. tous terrains Bitumage Tahoua vers Agadéz
26 a	Bretelle de O:RN25(PK201)	Toukounous	Tahoua-Assaouas	Route en terre 5m B Route C Piste Aménagée A Piste non aménagée	28 13 228) 70)	311,0	T.mauvais	prévu en 77-79.
26	Talcho-E O:RNI(PK210,5)	Ekrafane		Route en terre C		5,5	A - B	
27	Lamorde - O:RNI(PK 3,6)	La Tapoa (W)		Piste non aménagée		91,1	Mauvais	P.U. tous terrains
27 a	RN27 (PK52,150)	Say		Route en terre C		145,1	B	
27 b	RN27 (PK99,7)	Tamou (Htev)		Route en terre C		3,0	B	
				Route en terre C		10,3	B	

No.	Designation		Sections	Caracteristiques	Long en KM	Total	Etat	Observations
28	Bini N'Konk	Nigeria (Sokoto)		Bitume 2 voies		7,0	E	
29	RNI-E(PK450,4)	Tahoua PK2-RN25	Malbaza-Dabnou Dabnou-TahouaRN25	Bitume 2 voies Route en terre C Bitume 2 voies	3,5 28,3)	31,8 84,0	A - B B	
29 a	Tsermaoua	Dabnou		Bitume Dabnou	31,7	31,7	B	
29 b	Bretelle Ouest	Malbaza		Bitume 2 voies		1,4	B	
30	RNI-E (PK648,2)	Dakoro		Route en terre C		112,0	B	à recharger entièrement sauf PK 75 - PK 100
	<u>Pistes du</u>	<u>Pere du W</u>						
W 1	La Tapoa -	Mekrou		Pistes aménagée A	28,0	28,0		
W 2	W 1 - PK3	Niger		" "	18,0	18,0		
W 3	W 1 - PK18	Geor- de la Mekrou		" "	34,0	34,0		
W 4	W 1 - PK23	Haute-Volta		" "	36,0	36,0		
W 5	W 1 - PK31	Benin		" "	20,0	20,0		
W 6	W 1 - PK29	Benin		" "	31,0	31,0		
	<u>Bretelles</u>	<u>Aerodromes</u>						
	Niamey			Bitume 2 voies	0,1	0,1	B	
	Zinder			Bitume 2 voies	1,6	1,6	A - B	
	Maradi			Bitume 2 voies	1,5	1,5	B	
	Tahoua			Bitume 2 voies	1,3	1,3	B	
	Agadez			Route en terre C	1,7	1,7	B	
	N'Guigni			Route en terre C	0,5	0,5	A - B	
	Dirkou			Route en terre C	0,1	0,1		
	TOTAL Routes Nationales					7051,00		
				(Kms)				

No.	Désignation	Sections	Caractéristiques	Long en km	Total	Etat	Observations
	<u>Routes non classées</u>						
	Niamey (PK 0,9 RN11 S) Kolo		Bitume 2 voies Route en terre c	22,1 11,34	34,0	B	Fin bitumage 77
	Matamey-PK 32,5-RN10) Kafinbaka (PK 34, RN12)		Route terre c	37,5	37,5		
	TOTAL routes non Classées				71,5		
	<u>TOTAL GENERAL</u>				7122,5		

LEGENDES : B = Bon A-B = Assez bien Moy = Moyen Med = Médiocre Pass = Passable Mauv = Mauvais

### III. ROUTES VENANT DE LA MER

#### 3.1 Généralités de 5 Routes venant de la Mer

Pour le Niger qui est à une distance de 1.000 km de la mer, il est primordial d'assurer les routes de transport efficace vers la mer non seulement du point de vue son développement économique tel que celui des ressources d'uranium mais aussi pour réception des vivres de secours qui est un des problèmes à envisager dans l'immédiat.

D'ailleurs il est impératif de diversifier les routes pour tenir des routes de transport stables, car le Niger, profitant, comme routes de transport, des installations portuaires, voies ferrées et installations routières d'autres pays, des relations amicales avec pays voisins et des situations politiques peuvent leur donner des influences immédiates.

Le tableau 3-1 ci-après montre les cinq routes actuellement employées comme routes à destination et en provenance de la mer. Il est aussi concevable d'utiliser en plus des routes transsahariennes à partir du nord du pays. Toutefois, pour le moment il est nécessaire d'augmenter le rendement du transport en développant ces cinq routes.

A l'heure actuelle, bien que ces routes soient problématiques dans plusieurs phases telles que la capacité de transport, le nombre de jours requis, la sécurité et l'assurance, les frais de transport, etc., elles sont mises en oeuvre comme suit, étant évaluées et choisies selon les marchandises faisant l'objet et selon les destinations.

Du point de vue de la distance, la route à destination et en provenance du Bénin est la plus avantageuse pour la région d'ouest dont le centre se trouve à Niamey.

Elle est en outre la route la plus importante avec ses installations portuaires, routières et voies ferrées qui sont développées d'une façon comparativement satisfaisante. La Société Nationale, CORPO-NIGER, qui importe des produits de première nécessité tels que du sel, du sucre, etc; transporte toutes ses marchandises par cette route à l'exclusion du tabac. D'ailleurs, l'importation des matériels et matériaux relatifs à l'exploitation des ressources d'uranium

recourt à cette route, qui lui est une voie de transport la plus assurée.

Par contre, la route venant de la Nigéria est la plus courte pour arriver à la région orientale du Niger; celle qui est utilisée pour le commerce avec la Nigéria et pour le transport vers la région orientale. En particulier, elle est une voie d'exportation des cacahouètes et ses huiles qui sont cultivées et produites dans la région d'est.

La voie ferrée étant la plus proche du Niger, et l'état d'aménagement des routes étant bon, le transport terrestre par cette route est peu problématique. Toutefois, il n'est pas possible d'assurer une quantité suffisante du transport parce que le port de Lagos est anormalement encombré à cause d'une augmentation rapide des marchandises importées de la Nigéria.

Les routes venant du Togo et du Côte-d'Ivoire qui sont longues en distance totale sont employées comme celle qui complètent la route venant du Bénin. Les conditions routières étant mauvaises entre Ouagadougou et Niamey, cette route est barrée quelquefois dans la saison de la pluie.

Comme, d'ailleurs, un accord n'est pas encore intervenu entre deux pays pour l'utilisation de la voie ferrée Togo et la voie ferrée Abidjan-Niger (RAN), le transport y est incertain et le nombre des jours requis pour chargement et déchargement est beaucoup, la plupart des marchandises étant transportées depuis le port directement par camions.

Du point de vue de la diversification des routes venant de la mer, ces deux routes, surtout la route du Côte d'Ivoire qui est plus excellente en sa fonction de voie ferrée, devra être mise en oeuvre de façon tout à fait efficace.

Le transport fluvial se servant du Niger n'est utilisé que pendant sept mois navigable en raison du niveau bas de l'eau. Il ne nous promet pas donc beaucoup comme une vraie voie de transport, au moins pour l'instant.

Quatre routes sont mises en oeuvre pour le transport des vivres de secours. Leur choix dépend plutôt des ports indiqués par pays apporteurs d'aides que du rendement de transport. Le taux d'utilisation est: route bénin 57%, route

Nigéria 20%, route Côte d'Ivoire 15%, route Togo 8%. La Société Nationale NITRA se sert le plus fréquemment de la route Togo (60%) et ensuite de la route Bénin (30%), de la route Côte d'Ivoire (10%). Il nous a été dit que c'est parce que les entreprises de transport par camions préfèrent la route Togo qui rapporte le plus.

Tableau 3-1 5 Routes venant de la Mer

		Résultats réels du transport (Volume pesé frontière)		Frais de transport	Observations
		Importation	Exportation		
1. Route venant du Bénin	Port Cotonou 438 km O.C.B.R. Parakou 619 km Niamey  (Distance totale: 1.057 km)	l'année 1974: 194.000 t 1976: 137.000 t	l'année 1974: 7.000 t 1976: 10.000 t	10.500 à 21.000 CFA/t	Plan: Prolongement de la voie fermée Parakou et Niamey
		Principaux articles: Pétrole, céréales	Principaux articles: Uranium, cotons		
2. Route venant de la Nigéria	Port de Lagos 1.150 km Voie ferrée Nigéria Kano 290 km Maradi  (Distance totale: 1.440 km)	l'année 1974: 93.000 t 1976: 88.000 t	l'année 1974: 43.000 t 1976: 33.000 t		Point problématique: Encasement du Port de Lagos Plan: Prolongement de la voie fermée entre Kano et Maradi
		Principaux articles: céréales	Principaux articles: oignons, cacaouètes		
3. Route venant du Côte d'Ivoire	Port d'Abidjan 1.146 km RAN Ouagadougou 538 km Niamey  (Le transport terrestre est aussi employé entre Abidjan et Ouagadougou.) (Distance totale: 1.679 km)	l'année 1974: 27.000 t 1976: 68.000 t	l'année 1974: 6.000 t 1976: 8.000 t	28.000 à 30.000 CFA/t	Point problématique: Route entre Ouagadougou et Niamey
		Principaux articles: Pétrole, céréales	Principaux articles: Cacaouètes		
4. Route venant du Togo	Port de Lomé 276 km Voie ferrée Togo Blitta 1.042 km Niamey  (Le transport terrestre est aussi employé entre Lomé et Blitta.) (Distance totale: 1.318 km)	Céréales	Cacaouètes	22.500 CFA/t	Point problématique: Route entre Ouagadougou et Niamey
5. Transport fluvial par le Niger	Port Marcourt	Principaux articles: pétrole			Navigation d'essai jusqu'à l'année 1976

### 3.2 Installations de Transport de 5 Routes

#### 1) Routes

##### (a) Route venant du Bénin

RNIE

Niamey - Dosso (PK 140)

Route revêtue à une voie, achevée en 1966

Travaux de bitumage et d'élargissement en progrès

RN 7

Dosso - Sabongari (PK 99)

Travaux d'amélioration et de bitumage, achevés

Sabongari - Frontière Bénin (PK 156)

Route revêtue à une voie, achevée

Estimation en exécution pour travaux de bitumage et d'élargissement

##### (b) Route venant de la Nigéria

RNIE

Niamey - Dosso (PK 140)

Ci-dessus mentionnée

Dosso - Madoua (PK 495)

Travaux d'amélioration et de bitumage, achevés en 1976

Madoua - Guidamroumji (PK 600)

Travaux d'amélioration et de bitumage achevés en 1972

Guidamroumji - Tcadaoua (PK 705)

Route revêtue à une voie, achevée en 1969

Etude en cours pour travaux d'amélioration et de bitumage

Tcadaoua - Takieta (PK 850)

Demande de financement en cours pour travaux d'amélioration et de bitumage

Takieta - Zinder (PK 903)

Route revêtue à une voie, achevée en 1968

Etude en cours pour travaux de bitumage et d'élargissement

RN 9

Maradi - Frontière Nigéria