

ENJEUX DE LA DIVERSIFICATION DES DESSERTES PORTUAIRES A PARTIR DES PERCEPTIONS DES ACTEURS ECONOMIQUES LORS DE LA FERMETURE DES CORRIDORS AU NIGER

Ousseini Malik SALIFOU

Doctorant en sociologie

Email: maliksalif@yahoo.fr

Alain TOH

Maître de Conférences de sociologie,

Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody

Email : alaintoh1@gmail.com

Adou Joseph TANO

Docteur en sociologie

Email : josepht87tano@gmail.com

Résumé:

La diversification des ports de desserte au Niger constitue une réponse stratégique à la crise économique et politique que traverse le pays. Dans cette perspective, elle se présente comme un projet de société visant à diversifier l'économie nationale et à réduire la dépendance historique à l'égard de ses partenaires commerciaux. Pour appréhender les enjeux de cette politique, une étude rétrospective combinant méthodes quantitatives et qualitatives a été menée auprès de 162 acteurs opérant dans le secteur du transport. Des entretiens individuels et de groupe ont également été réalisés afin de recueillir des informations approfondies. Ces méthodes ont permis d'identifier de manière factuelle les impacts économiques et sociaux liés à la diversification des dessertes portuaires. Les résultats obtenus mettent en évidence l'importance que les acteurs du secteur accordent à cette politique pour renforcer l'intégration économique, stimuler l'emploi, accroître les recettes fiscales et améliorer la connectivité nationale.

Mots-clés : *diversification, desserte portuaire, enjeux économiques et sociaux, acteurs, enclavement.*

Abstract :

The diversification of port services in Niger represents a potential solution to the country's ongoing economic and political crisis. It is envisioned as a

societal project that can help Niger broaden its economic base and reduce long-standing dependence on its traditional trade partners. To explore the implications of port diversification, a retrospective study combining quantitative and qualitative approaches was conducted, involving 162 participants working in the transport sector. Group and individual interviews were also carried out to gain deeper insights. This methodological approach allowed for the identification of both the economic and social stakes of diversifying port services. The findings reveal the strong interest of stakeholders in enhancing connectivity, creating employment opportunities, increasing fiscal revenues, and reducing the country's isolation through a more diversified port network.

Keywords: diversification, port services, economic and social impact, stakeholders, landlockedness.

Introduction

Le Niger, pays enclavé d'Afrique de l'Ouest, se caractérise par l'absence de façade maritime, ce qui conditionne fortement ses relations commerciales et son développement économique. Privé d'accès direct à la mer, il dépend des ports des pays voisins, Bénin (Cotonou), Togo (Lomé), Ghana (Tema), Côte d'Ivoire (Abidjan) et Nigeria (Lagos), pour ses importations de biens de consommation, d'équipements, d'hydrocarbures, et pour ses exportations, notamment de ressources minières comme l'uranium et l'or (DJIMBA, 1997, Bagci & al., 2022 ; ONU, 2023 ; Lougoudou Zato & Yabi, 2024). Cette dépendance historique illustre à quel point la géographie peut conditionner la compétitivité et la souveraineté économique d'un pays enclavé.

L'enclavement entraîne des coûts logistiques élevés, des délais d'acheminement prolongés et des risques accrus pour les flux commerciaux. Pour le Niger, ces contraintes se traduisent par des prix plus élevés pour les biens de première nécessité, une accessibilité réduite aux intrants agricoles et industriels, et une pression sur le coût de production, affectant directement le niveau de vie des populations (Lougoudou Zato & Yabi, 2024 ;

Bagci & al., 2022). Des études récentes montrent que le coût moyen du transport pour les pays enclavés d'Afrique de l'Ouest reste 30 à 40 % supérieur à celui des pays côtiers, ce qui limite la compétitivité des exportations et freine les investissements étrangers (Banque mondiale, 2024). Par ailleurs, les crises globales, telles que la pandémie de COVID-19 et les tensions géopolitiques récentes, ont accentué ces fragilités logistiques, perturbant les chaînes d'approvisionnement et augmentant les coûts pour les entreprises nigériennes (Chilaka & Ayodeji, 2020 ; Chiasson, 2020).

En plus des contraintes économiques, le Niger est exposé aux aléas politiques des pays de transit. Une instabilité au Bénin, au Nigeria ou en Côte d'Ivoire peut interrompre les flux de marchandises, démontrant que la dépendance logistique est aussi une vulnérabilité stratégique. Cette situation souligne l'intérêt de diversifier les corridors d'approvisionnement afin de réduire le risque géopolitique et de renforcer la souveraineté économique nationale. Depuis les années 2000, plusieurs projets d'infrastructures ont été développés pour améliorer le désenclavement, tels que la réhabilitation du corridor Niger-Bénin, le projet de chemin de fer Niamey-Cotonou, l'extension de la route vers le port de Lomé, la modernisation du corridor Abidjan-Niamey et la route Niamey-Dosso-Birni N'Konni vers Lagos (Debie, 2012). Plus récemment, des initiatives publiques et privées ont renforcé la logistique multimodale et la modernisation des corridors, avec des investissements ciblés sur les plateformes portuaires et les infrastructures routières (CEDEAO, 2023 ; BAD, 2024).

Ces efforts s'inscrivent dans un mouvement régional plus large d'intégration et de coopération économique, promu par la CEDEAO et l'UEMOA, et soutenu par des partenaires techniques et financiers tels que la Banque mondiale, la Banque africaine de développement et l'Union européenne. L'objectif est double : améliorer la connectivité et positionner le Niger

comme un acteur logistique stratégique capable de jouer un rôle pivot dans le commerce ouest-africain (Chilaka & Ayodeji, 2020). Cette dynamique met en évidence que la diversification des dessertes portuaires ne relève pas seulement d'un enjeu logistique, mais constitue un levier essentiel pour le développement socio-économique, la sécurité alimentaire et la stabilité géopolitique du pays.

Les constats récents confirment l'urgence de cette diversification : la croissance démographique du Niger, combinée à la demande croissante en biens importés et à la nécessité d'exporter ses ressources minières, accentue la pression sur les corridors existants (ONU, 2024). De plus, les tensions sécuritaires dans certaines zones de transit compliquent l'acheminement des marchandises, renforçant l'importance de disposer de plusieurs options logistiques (Banque mondiale, 2024). Dans ce contexte, la diversification des ports et corridors apparaît non seulement comme un moyen de réduction des coûts et des délais, mais aussi comme un instrument de résilience économique et de souveraineté stratégique.

Face à ces réalités, il est crucial de se demander : dans quelle mesure la diversification des dessertes portuaires constitue-t-elle un levier efficace pour le développement socio-économique du Niger, et quels en sont les principaux défis et limites ?

Cette interrogation permet d'analyser les retombées économiques et sociales attendues, d'identifier les contraintes structurelles et conjoncturelles qui freinent l'efficacité de la stratégie, et d'explorer les perspectives d'optimisation des dessertes portuaires dans le cadre des politiques régionales et des nouveaux projets d'infrastructure.

Sur cette base, les postulats méthodologiques et théoriques peuvent être exposés pour guider l'analyse des résultats de la présente étude.

I. Ancrage méthodologique et théorique de l'étude

1.1. Ancrage méthodologique de l'étude

L'étude repose sur une approche méthodologique mixte, combinant des dimensions qualitatives et quantitatives afin d'explorer les aspects socio-économiques, politiques et logistiques de la diversification des ports de desserte du Niger. Ce choix méthodologique a permis d'articuler la compréhension des mécanismes et logiques d'acteurs avec la mesure des effets observables de cette politique sur l'économie nationale.

Deux types de données ont été mobilisés : secondaires et primaires. Les données secondaires ont contribué à l'ancrage théorique et contextuel de la recherche. Elles proviennent principalement des rapports d'organisations internationales telles que la Banque mondiale, la CNUCED, la CEDEAO, l'UEMOA et la BAD, ainsi que d'études académiques, de travaux de recherche (thèses, articles, mémoires) et des sites officiels des principaux ports concernés, notamment Cotonou, Lomé, Abidjan, Tema et Lagos. Ces sources ont permis de situer la diversification portuaire du Niger dans un cadre régional et comparatif, tout en nourrissant la discussion des résultats empiriques.

Les données primaires ont été recueillies entre 2022 et 2024 à travers plusieurs outils de recherche complémentaires. Des entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès de dix (10) acteurs clés impliqués dans la chaîne logistique et portuaire, parmi lesquels des responsables de la Chambre du commerce du Niger, des transitaires, des agents portuaires, des représentants syndicaux et des opérateurs économiques. Ces échanges ont permis de recueillir des informations détaillées sur les stratégies de diversification, les contraintes institutionnelles et les effets économiques et sociaux perçus. Cinq (05) entretiens collectifs (focus groups) ont également été conduits auprès de transporteurs et de logisticiens, dans le but de confronter les

points de vue et d'analyser les représentations partagées autour des enjeux d'emploi, de formation et de compétitivité logistique. Parallèlement, un questionnaire fermé a été administré à un échantillon de 162 personnes composées de transporteurs et d'opérateurs économiques. Ce questionnaire visait à collecter des données quantitatives sur les délais de transit, les coûts logistiques, la préférence de corridors, la sécurité du transport et les retombées économiques liées à la diversification.

Les informations recueillies ont été analysées à l'aide de deux (02) techniques complémentaires. D'une part, les entretiens et focus groups ont fait l'objet d'une analyse de contenu thématique permettant d'identifier les récurrences et les catégories de sens autour des dimensions économiques, sociales et politiques du phénomène étudié. D'autre part, les données quantitatives issues du questionnaire ont été soumises à une analyse statistique descriptive fondée sur les fréquences et pourcentages, présentés sous forme de tableaux et de graphiques. Cette démarche a permis de dégager les grandes tendances des perceptions relatives aux effets de la diversification, notamment sur l'emploi, la fiscalité, les flux logistiques et la réduction des distances.

Sur le plan éthique, toutes les précautions nécessaires ont été prises pour garantir le respect des principes de la recherche scientifique. Le consentement libre et éclairé des participants a été obtenu avant chaque entretien, et la confidentialité des informations ainsi que l'anonymat des répondants ont été strictement respectés.

Ainsi, la combinaison de ces méthodes qualitatives et quantitatives a permis d'appréhender de manière globale la portée de la diversification des ports de desserte du Niger. Elle offre une compréhension fine des interactions entre acteurs économiques et institutionnels, tout en mettant en lumière les retombées économiques, sociales et politiques de cette stratégie nationale de désenclavement et de compétitivité logistique.

1.2. Ancrage théorique de l'étude

Pour traiter les enjeux socio-économiques liés à la diversification des dessertes portuaires, deux types de cadres théoriques complémentaires ont été possibles : un cadre spatial/logistique et un cadre socio-économique du développement.

Le cadre spatial et logistique a retenu la Théorie du désenclavement ou “théorie des contraintes géographiques au développement”. Cette théorie inspirée des travaux de Collier (2007), Jeffrey (2001), et des approches de la Banque mondiale (2010) sur les pays enclavés soutient que l'enclavement géographique constitue un facteur structurel de retard de développement économique, en raison des coûts logistiques élevés, de la dépendance politique à des pays de transit, de la faible compétitivité à l'export et d'une moindre attractivité pour les IDE. Ces postulats de base permettent de comprendre que la diversification des dessertes portuaires est ici analysée comme une stratégie de désenclavement actif, visant à surmonter ces contraintes géographiques.

Quant au cadre socio-économique du développement, il a porté sur théorie de la dépendance / centre-périphérie. En effet, cette théorie permet d'analyser comment le Niger, en tant que pays enclavé périphérique, subit une dépendance vis-à-vis de centres logistiques régionaux (Cotonou, Lagos, Abidjan). A cet effet, la diversification permettrait de réduire la vulnérabilité à ces dépendances asymétriques.

Ces deux théories sont utiles pour comprendre la problématique de la diversification des dessertes portuaires car, l'étude croise les dynamiques de développement, de logistique régionale, de souveraineté économique, et de géopolitique des infrastructures. La combinaison de la théorie du désenclavement et des corridors de développement permet une lecture holistique à la fois sur les contraintes structurelles (géographiques, politiques) et sur les

possibilités de transformation par l’investissement dans la connectivité.

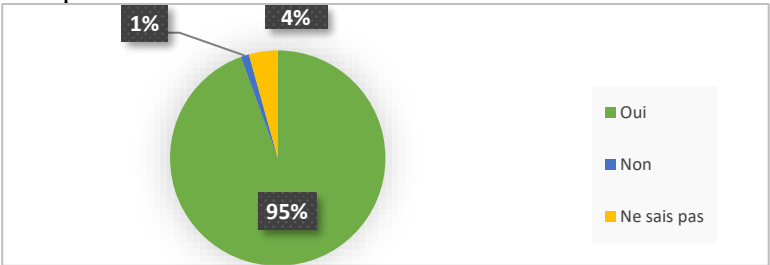
2. Analyse des résultats

2.1. Les implications économiques de la diversification des ports de desserte

L’élargissement des ports de desserte au Niger représente une mesure stratégique pour sortir de la crise économique et politique. Dans ce contexte, elle se présente comme un projet sociétal au Niger visant à offrir suffisamment d’opportunités pour contrer la dépendance économique vis-à-vis des pays avec lesquels le pays a entretenu des relations depuis de nombreuses années. L’analyse de ce projet passe par une enquête sur les perceptions des populations relativement à la diversification de ces ports, décrivant les enjeux de sa mise en œuvre, dans le but de mieux comprendre ses enjeux au plan social et économique.

2.1.1. Importance des flux d’importations des marchandises à travers les réseaux routiers de relais

Graphique : Avis des enquêtés sur l’importance des flux d’importations des marchandises



Source : enquête quantitative (Niger, novembre 2024)

L’analyse des 162 répondants révèle que 95 % considèrent que la diversification des ports de desserte constitue une stratégie essentielle pour le renforcement des flux d’importations de biens, contre 4 % d’opinions contraires et 1 % de réponses

neutres. La moyenne pondérée de 0,95 sur 1 souligne un consensus très favorable, tandis que l'écart-type faible de 0,21 indique une homogénéité des perceptions.

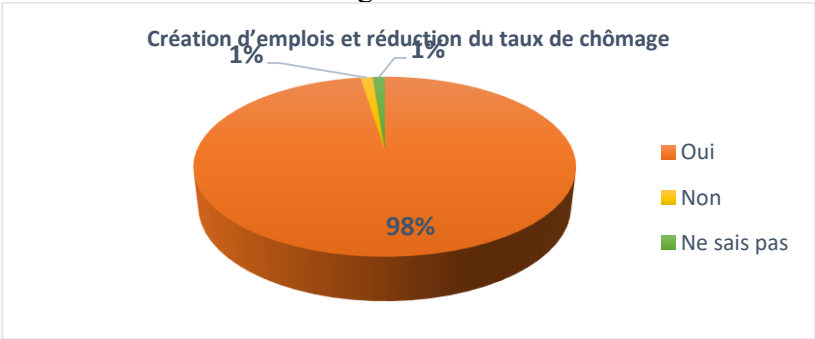
Cette adhésion quasi unanime traduit une perception largement partagée de l'importance stratégique des réseaux routiers pour l'acheminement des marchandises. Ces infrastructures jouent un rôle déterminant dans la distribution des biens, en particulier vers les zones périphériques ou insuffisamment desservies par d'autres modes de transport. Elles assurent la connexion entre les centres de production et les points de consommation, garantissant ainsi la disponibilité des produits indispensables à l'activité économique et au bien-être quotidien des populations. Au-delà de cette fonction logistique, le fort soutien des enquêtés illustre également une prise de conscience de la contribution des réseaux routiers au renforcement de l'intégration territoriale et à la réduction des disparités régionales. La diversification des ports, en association avec le développement des corridors routiers, apparaît non seulement comme un levier pour sécuriser les approvisionnements, mais également comme un instrument de dynamisation économique et sociale. Cette stratégie favorise l'émergence de pôles économiques secondaires, limitant la dépendance vis-à-vis d'un port unique et réduisant les vulnérabilités liées à la congestion ou aux interruptions des chaînes logistiques.

Quelques témoignages recueillis lors des entretiens viennent conforter cette analyse. Le participant 7, issu d'un entretien de groupe avec les transporteurs, affirme : « *Le transport routier peut être plus rapide pour des distances moyennes et courtes, ce qui est essentiel pour la livraison de marchandises périssables ou nécessitant une livraison rapide.* » De son côté, le participant 5 souligne : « *Les réseaux routiers de relais offrent une flexibilité et une accessibilité supérieures, permettant de desservir des zones géographiques variées, y compris les zones rurales et les régions éloignées des grands axes de transport.* » Ces propos

illustrent concrètement comment les acteurs du terrain perçoivent la valeur ajoutée des réseaux routiers pour le commerce intérieur et l’approvisionnement des populations. Cette approche n’est pas sans rappeler les expériences d’autres pays africains, tels que le Kenya et le Ghana, où la diversification des ports et l’optimisation des réseaux de transport ont permis d’améliorer l’efficacité des importations, de stimuler le commerce régional et de créer des opportunités économiques locales. Pour le Niger, dans un contexte marqué par l’enclavement et la dépendance logistique vis-à-vis de ports étrangers, la mise en œuvre d’une telle stratégie pourrait constituer un levier décisif pour renforcer la souveraineté économique, réduire les coûts logistiques et améliorer la résilience de l’économie nationale face aux chocs externes.

2.1.2. Diversification et création d’emplois et réduction du taux de chômage

Graphique : Avis des enquêtés sur Création d’emplois et réduction du taux de chômage



Source : enquête quantitative (Niger, novembre 2024)

L’analyse des 162 répondants révèle que 98 % estiment que la diversification des ports de desserte contribue à la création d’emplois et à la réduction du chômage, contre 2 % d’opinions contraires ou neutres. La moyenne pondérée de 0,98 sur 1 souligne un consensus quasi unanime, tandis que l’écart-type

très faible de 0,14 indique une dispersion minimale des réponses.

Cette adhésion quasi unanime reflète une perception largement partagée de l'importance socio-économique de la diversification portuaire pour le marché du travail national. En effet, la diversification des ports de desserte peut stimuler la croissance économique de manière directe et indirecte. En ouvrant de nouvelles voies d'accès aux marchés, elle favorise le développement d'activités économiques dans des zones jusqu'alors moins desservies, créant ainsi des emplois tant dans les secteurs liés directement à la logistique et au transport que dans des secteurs connexes tels que le commerce, l'industrie ou les services. Les entretiens de groupe menés auprès des acteurs du secteur confirment cette analyse et apportent des exemples concrets :

Le participant 1 souligne : « *La présence d'un port peut attirer de nouvelles entreprises, favoriser le développement de secteurs d'activités connexes (industrie, commerce, services) et créer un écosystème économique dynamique, créateur d'emplois.* »

Le participant 2 ajoute : « *En diversifiant les ports desservis, les entreprises peuvent accéder à de nouveaux marchés et augmenter leur volume d'activité, ce qui peut se traduire par une croissance et la création de nouveaux emplois.* »

Le participant 3 insiste sur la dimension organisationnelle : « *En évitant la concentration de l'activité sur un seul port, la diversification peut améliorer l'efficacité du transport maritime et réduire la congestion, ce qui profite à l'ensemble de l'économie et peut stimuler la création d'emplois dans divers secteurs.* »

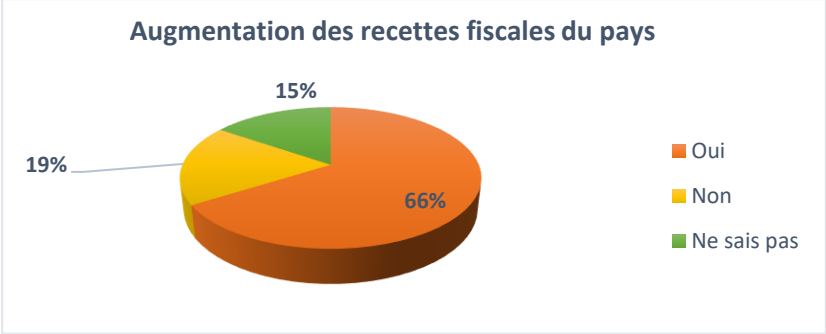
Ces témoignages mettent en évidence que la diversification des ports, lorsqu'elle est planifiée et mise en œuvre avec discernement, peut jouer un rôle déterminant dans la génération d'emplois et la réduction du chômage. Elle contribue à dynamiser l'économie locale et à créer de nouvelles perspectives

dans différentes régions, limitant ainsi les déséquilibres territoriaux.

En outre, à l’instar de toute infrastructure de transport majeure, les ports exercent une influence stratégique sur la planification territoriale. Par leur localisation à proximité des sites de production et des points de consommation, ils constituent des leviers de réajustement interne et des moteurs d’emploi dont l’impact dépasse souvent celui des infrastructures linéaires traditionnelles. Ainsi, la diversification des ports de desserte se présente comme un outil de développement économique intégré, capable de générer des effets multiplicateurs sur l’ensemble du territoire national.

2.1.3. Augmentation des recettes fiscales du pays par la diversification des ports de desserte

Graphique : Augmentation des recettes fiscales du pays



Source : enquête quantitative (Niger, novembre 2024)

Le graphique révèle que 66 % estiment que la diversification des ports de desserte contribue à l’augmentation des recettes fiscales, contre 34 % d’opinions contraires ou neutres. La moyenne pondérée de 0,66 sur 1 reflète un consensus majoritaire modéré, tandis que l’écart-type de 0,47 signale une diversité relative des perceptions.

Cela s’explique par la perception des acteurs économiques selon laquelle l’ouverture de plusieurs ports de desserte permet

d'élargir l'assiette fiscale et d'optimiser la collecte des taxes et redevances liées aux activités commerciales.

À ce titre, M. Z., membre de la chambre de commerce du Niger, souligne : *« C'est par le biais de la diversification que sont accumulées des recettes fiscales directes. Par exemple, on peut citer les taxes douanières sur les produits importés/exportés, les frais portuaires (redevances de quai, de manutention et d'entreposage), ainsi que l'impôt sur les entreprises situées dans ou à proximité des zones portuaires (logistique, entreposage et industries de transformation). »*

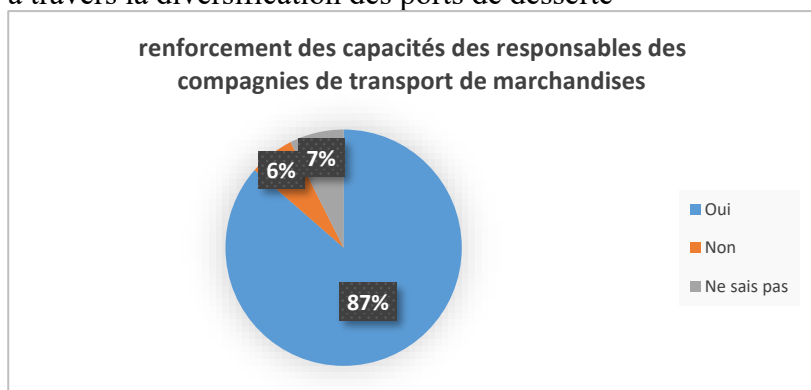
Un autre participant ajoute : *« Ce projet doit faciliter la création d'emplois car par lui, on assiste à un élargissement de l'assiette de l'impôt sur le revenu. La diversification génère aussi des TVA sur les biens et services échangés. Pour moi, elle présente des avantages pour les finances publiques. Des ports multiples réduisent les goulots d'étranglement, accélèrent les opérations, et améliorent la productivité. »*

Ces témoignages illustrent le raisonnement selon lequel la diversification des ports de desserte représente un levier stratégique pour la mobilisation des ressources fiscales. L'écart de 32 points souligne la prévalence de cette perception parmi les acteurs interrogés, tout en mettant en évidence la nécessité de renforcer l'information et la sensibilisation pour convaincre les sceptiques.

Ainsi, bien que l'impact perçu sur les recettes fiscales soit moins unanime que pour la création d'emplois ou l'amélioration des flux d'importation, il demeure significatif. La diversification, lorsqu'elle est accompagnée d'une planification rigoureuse et d'investissements appropriés, apparaît comme un instrument de développement économique et fiscal à fort potentiel.

2.1.4. Renforcement des capacités des responsables des compagnies de transport de marchandises à travers la diversification des ports de desserte

Graphique : Avis des enquêtés sur le renforcement des capacités des responsables des compagnies de transport de marchandises à travers la diversification des ports de desserte



Source : enquête quantitative (Niger, novembre 2024)

Le graphique indique que 87 % estiment que la diversification des ports de desserte renforce les capacités des responsables des compagnies de transport de marchandises, contre 6 % d'opinions contraires et 7 % de réponses neutres. La moyenne pondérée de 0,87 sur 1 souligne un fort consensus, tandis que l'écart-type de 0,34 indique une dispersion limitée.

Cet écart significatif de 81 points de pourcentage met en évidence un consensus net en faveur de l'effet positif de cette politique sur le développement des compétences des acteurs du transport. La diversification des ports implique la mise en service ou la modernisation de plusieurs plateformes portuaires réparties sur différentes régions. Ce processus exige des compagnies de transport et de logistique une adaptation permanente de leurs compétences, stratégies et moyens opérationnels. Les principaux enjeux identifiés portent sur la maîtrise des nouvelles routes logistiques, l'adaptation aux procédures portuaires spécifiques, l'usage des technologies

numériques, ainsi que le respect des normes réglementaires et fiscales.

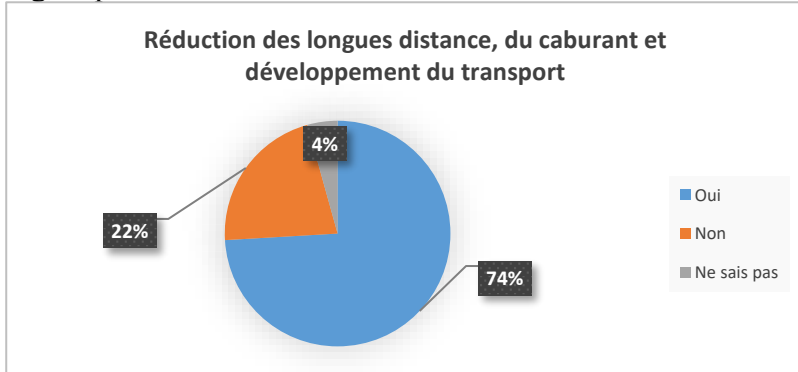
À ce titre, un transporteur explique : *« Par la diversification des ports de desserte, chaque port peut avoir ses propres règles de sécurité, de manutention, ou ses plateformes numériques. Pour cela, nous sommes dans l'obligation d'être formés à la gestion administrative spécifique à chaque port. »*

De même, M. S.J-P., directeur d'une entreprise de transport, précise : *« Pour ma part, ça va améliorer le suivi numérique des cargaisons, la gestion des documents douaniers électroniques et les outils de traçabilité. Dans ce cas, le transporteur a besoin de formation en logistique numérique et en plateformes portuaires dématérialisées pour pénétrer ce milieu encore plus technique qui exige le professionnalisme. C'est pourquoi il faut des formations professionnelles ciblées en logistique portuaire, en gestion douanière (...)»*

Ces propos montrent que la diversification des ports de desserte dépasse la simple dimension infrastructurelle. Elle entraîne une transformation profonde de l'écosystème logistique, rendant indispensable le renforcement des capacités des transporteurs. La formation ciblée et l'accompagnement des acteurs constituent donc un prérequis stratégique pour maximiser les retombées économiques et opérationnelles de cette politique. La diversification, en stimulant le développement des compétences et l'appropriation des nouvelles technologies portuaires, contribue à un système logistique inclusif, performant et durable. L'écart statistique de 81 points entre les soutiens et les opposants souligne que cette vision est largement partagée par les professionnels du secteur, renforçant la légitimité de cette orientation stratégique pour le Niger.

2.1.5. Réduction des longues distances, du carburant et développement du transport à travers la diversification des ports de desserte

Graphique : Diversification des ports et réduction des coûts logistiques



Source : enquête quantitative (Niger, novembre 2024)

Le graphique montre que 74 % considèrent que la diversification des ports réduit les longues distances, les coûts en carburant et favorise le développement du transport, contre 22 % d'opinions contraires et 4 % de réponses neutres. La moyenne pondérée de 0,74 sur 1 reflète un consensus favorable, tandis que l'écart-type de 0,45 signale une dispersion modérée des réponses.

Cela signifie que la concentration des activités portuaires autour d'un ou deux ports principaux engendre des trajets longs et coûteux pour l'acheminement des marchandises vers l'intérieur du pays. Cette configuration accentue non seulement la consommation énergétique, mais ralentit également les chaînes logistiques et limite la compétitivité du transport national.

Dans ce contexte, un transporteur souligne : « *La diversification des ports de desserte, en créant ou en réhabilitant plusieurs ports régionaux, permet de rapprocher les zones d'échange des centres de production et de consommation, réduisant ainsi significativement les distances à parcourir, le coût logistique et*

la consommation énergétique. Ce processus favorise également le développement équilibré du secteur du transport. »

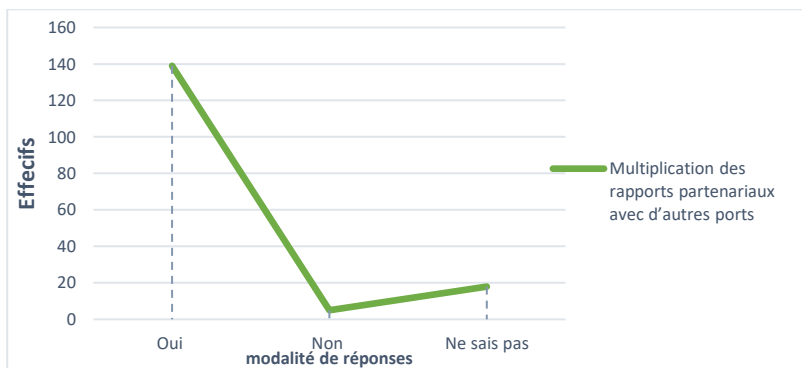
De ces propos, l'on note que la diversification n'est pas seulement une question d'infrastructure, mais constitue un véritable levier stratégique pour rationaliser le transport, optimiser les coûts et promouvoir un développement régional plus harmonieux. La forte proportion de réponses favorables confirme que les acteurs du secteur identifient clairement ces gains, tandis que la minorité de voix dissidentes souligne la nécessité d'accompagner cette politique de mesures opérationnelles et réglementaires adaptées.

2.2. Les implications sociales et politiques de la diversification des ports de desserte

L'extension des ports de desserte va bien au-delà des simples enjeux logistiques ou économiques. Elle a des impacts significatifs sur la structure sociale, l'équilibre territorial et la gestion politique. Elle a le potentiel de devenir un outil puissant pour la cohésion sociale, le progrès inclusif et la stabilité politique à long terme.

2.2.1. Multiplication des rapports partenariaux avec d'autres ports par diversification des ports de desserte

Graphique : Avis des enquêtés sur la multiplication des rapports partenariaux avec d'autres ports à travers la diversification des ports de desserte



Source : enquête quantitative (Niger, novembre 2024)

Parmi les 162 personnes interrogées, 139 soit 86 % considèrent que l'élargissement des ports favorise le développement de relations partenariales avec d'autres ports, contre 3 % d'opinions contraires et 11 % de réponses neutres. La moyenne pondérée de 0,86 sur 1 souligne un fort consensus, tandis que l'écart-type de 0,36 indique une dispersion limitée.

Ces chiffres traduisent un consensus majoritaire en faveur de la diversification, tout en révélant une minorité encore incertaine ou peu informée, ce qui souligne la nécessité d'une communication et d'une sensibilisation accrues autour de cette stratégie. La diversification des ports de desserte ouvre de nouvelles perspectives de coopération portuaire, tant au niveau national qu'international. En multipliant ses infrastructures portuaires, un pays renforce son maillage logistique et maritime et favorise l'établissement d'alliances stratégiques avec différents ports à travers le monde. Ces collaborations peuvent se traduire par des accords de jumelage, des coopérations techniques, des échanges commerciaux ou encore une harmonisation des procédures douanières, contribuant ainsi à une intégration plus profonde dans les chaînes logistiques internationales.

À ce titre, certains participants apportent un éclairage concret :
« Par exemple, la diversification des ports de desserte élargit le réseau logistique international. Chaque nouveau port diversifié

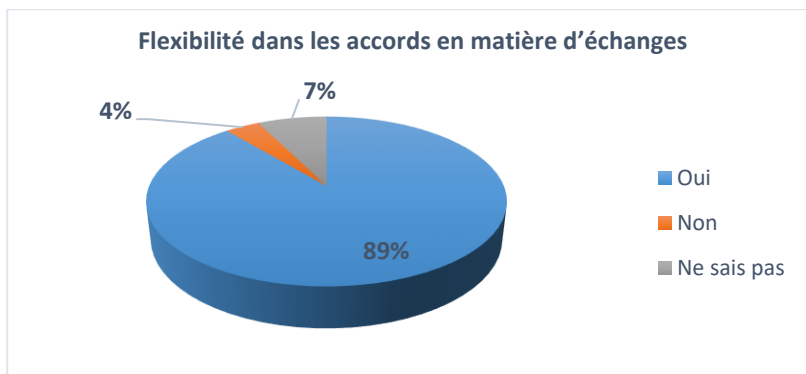
peut établir des accords de jumelage, de coopération technique ou commerciale avec des ports étrangers. Cela permet de faciliter le transit, l'échange de savoir-faire, et l'harmonisation des procédures douanières. [...] Aujourd'hui, si vous prenez le cas du Kenya à travers l'exemple du port de Mombasa et de Lamu, on voit clairement que la diversification vers le port de Lamu a permis de signer des accords logistiques avec les pays de la Corne de l'Afrique et de proposer de nouveaux itinéraires pour le fret. » (Monsieur F.K., propriétaire de camion, opérateur économique)

« Pour rejoindre mon collègue, je pense que par cette diversification dont vous parlez, des accords portuaires peuvent devenir des leviers diplomatiques pour établir des relations durables avec des pays partenaires. Ces partenariats peuvent inclure des investissements conjoints, des échanges technologiques ou des formations croisées. C'est donc pour ma part un moyen pour améliorer l'image et l'influence du pays à l'échelle régionale et mondiale. [...] Si on arrive à diversifier, je pense que ça va changer beaucoup de choses ici. » (Monsieur S.M., opérateur économique)

Ces notes de terrain confirment que la diversification des ports de desserte ne se limite pas à une amélioration de la logistique nationale. Elle constitue également un levier stratégique pour renforcer la diplomatie économique, attirer des investissements étrangers, intégrer les normes internationales et positionner le Niger comme un acteur clé des échanges régionaux et mondiaux.

2.2.2. Flexibilité dans les accords en matière d'échanges à travers la diversification des ports de desserte (faible dépendance entre les États)

Graphique : Avis des enquêtés sur flexibilité dans les accords en matière d'échanges travers la diversification des ports de desserte



Source : enquête quantitative (Niger, novembre 2024)

L'analyse des 162 répondants révèle que 89 % estiment que la diversification des ports de desserte renforce la souplesse des accords commerciaux, contre 11 % d'opinions contraires et 4 % de réponses neutres. La moyenne pondérée de 0,91 sur 1 souligne un consensus très favorable, tandis que l'écart-type relativement faible de 0,325 indique une dispersion limitée des réponses.

Ces résultats traduisent une perception homogène parmi les participants, confirmant que l'élargissement des ports offre une flexibilité stratégique notable dans la négociation et l'adaptation des accords commerciaux. La minorité en désaccord ou indécise suggère néanmoins un besoin potentiel de sensibilisation et d'accompagnement pour maximiser les bénéfices de cette diversification. Les verbatims recueillis viennent conforter cette interprétation.

Un ex-spécialiste en logistique travaillant au port du Bénin et opérateur économique au Niger précise : « *En ayant plusieurs ports opérationnels (maritimes, fluviaux, ou secs), le pays peut proposer différents itinéraires pour l'import-export. Cela facilite l'adaptation des accords en fonction des régions ou des partenaires. Un port au nord peut favoriser les échanges avec un pays frontalier tandis qu'un port au sud ouvre vers les marchés maritimes.* »

Monsieur T.N., docker au port de Bénin, ajoute : *« C'est aussi une capacité d'adaptation aux exigences spécifiques des partenaires car certains accords exigent des normes logistiques particulières (zones franches, entrepôts sous douane, plateformes numériques). Grâce à des ports diversifiés, un pays peut réserver un port spécifique à un partenaire commercial avec des besoins particuliers. Cela permet de négocier des conditions sur mesure sans impacter les autres flux commerciaux. »*

Un opérateur économique et logisticien, complète : *« L'existence de plusieurs ports permet au pays de négocier à son avantage les droits de passage, les frais portuaires ou les volumes d'import-export avec ses partenaires. Cela introduit une concurrence saine entre les corridors commerciaux, au bénéfice de l'État et du secteur privé. Cette stratégie aligne des conditions logistiques sur les intérêts nationaux. »*

Ces témoignages illustrent concrètement la façon dont la diversification des ports de desserte favorise la flexibilité opérationnelle et commerciale, permet l'optimisation des flux selon les besoins des partenaires et crée une concurrence positive entre corridors commerciaux.

L'ensemble des éléments statistiques et qualitatifs converge vers une conclusion claire. La diversification portuaire constitue un levier stratégique pour renforcer la résilience et l'efficacité du commerce international du Niger. Le libre-échange vise à améliorer le bien-être économique des pays engagés, en élargissant les options pour les consommateurs et en favorisant une meilleure allocation des ressources. Cependant, les disparités de compétences et de ressources entre nations peuvent limiter la participation de certains pays au commerce mondial. Dans ce contexte, la diversification des ports permet au Niger de réduire sa dépendance à un nombre limité de partenaires commerciaux et d'explorer de nouvelles opportunités via la signature d'accords bilatéraux ou multilatéraux, renforçant ainsi

sa résilience économique et son intégration régionale et internationale, comme l'illustrent les débats récents autour de la CEDEAO.

Discussions

Les résultats présentés confirment que la diversification des ports de desserte constitue un levier stratégique majeur pour le Niger, un pays enclavé confronté à des contraintes logistiques et économiques importantes. Cependant, cette diversification ne se limite pas à la simple amélioration des infrastructures portuaires ; elle dépend également de facteurs institutionnels et géopolitiques. En effet, comme le souligne l'UEMOA (2009), une gouvernance de qualité peut améliorer la gestion des infrastructures et renforcer la position du Niger dans ses négociations avec les pays de transit. Néanmoins, cette gouvernance reste vulnérable aux instabilités politiques et aux crises dans les États voisins (Gueguen-Hallouet, 2014 ; Shepherd, 2017), ce qui limite la durabilité des stratégies de diversification.

Cette complexité institutionnelle renforce l'importance de la diversification des corridors portuaires comme mécanisme de résilience économique. Les fermetures de frontières et les perturbations des flux commerciaux soulignent que les ports ne sont pas de simples infrastructures logistiques, mais des instruments stratégiques. Les données montrent que l'ouverture de liaisons alternatives vers Abidjan, Lomé, Tema ou Lagos permet de stabiliser l'approvisionnement des marchés, de réduire les coûts logistiques et de générer de nouvelles opportunités d'emploi pour les populations locales. Ce constat rejoint les analyses de Lévêque et al. (2017) et de Gueguen-Hallouet (2014), qui insistent sur le rôle des ports dans la sécurité des approvisionnements, la cohésion sociale et l'intégration économique régionale.

L'efficacité de cette diversification repose cependant sur deux leviers essentiels, comme le souligne Miossec (2019) : l'optimisation opérationnelle des ports et la qualité des liaisons avec les arrière-pays, dans un contexte géopolitique sécurisé. Or, dans le Sahel, ces conditions ne sont que partiellement remplies, la desserte des ports du Golfe de Guinée restant dépendante des armateurs internationaux et des infrastructures de transit. Cette dépendance montre que la diversification des corridors, si elle n'est pas accompagnée de mesures structurelles et institutionnelles, peut rester limitée dans ses effets.

Le rôle des ports locaux illustre parfaitement cette interaction entre infrastructures, gouvernance et stratégie régionale. L'exemple du port de Cotonou, étudié par Padonou (2022), montre que les réformes et améliorations infrastructurelles mises en œuvre par le Bénin ont fluidifié les flux de marchandises et renforcé la fiabilité du corridor Niger-Cotonou. Cette expérience démontre que les politiques portuaires locales peuvent amplifier les effets positifs de la diversification sur le développement économique et l'intégration régionale, en complément des stratégies horizontales et des corridors alternatifs.

D'un point de vue économique, l'Observatoire Europe Afrique 2030 confirme que la diversification des ports et l'optimisation des corridors logistiques sont essentielles pour réduire les coûts d'exportation, améliorer la compétitivité des produits et intégrer le Niger aux marchés mondiaux. Toutefois, les données de terrain révèlent que ces bénéfices restent limités par la faiblesse des infrastructures portuaires et par la nécessité de renforcer la coordination régionale. Cette observation rejoint les travaux de Ouédraogo et Mineyama (2022), selon lesquels lever les barrières commerciales et améliorer la gouvernance sont des conditions préalables pour maximiser les gains de diversification. De plus, Adou et al. (2018) rappellent que les limites structurelles des ports peuvent freiner la croissance

économique, confirmant ainsi la nécessité de moderniser les infrastructures et de consolider les politiques portuaires locales. En définitive, transformer la diversification en un véritable levier de développement socio-économique pour le Niger nécessite une approche intégrée, combinant modernisation des ports, amélioration des liaisons terrestres et renforcement de la gouvernance et de la coordination régionale. Ce maillage cohérent entre infrastructures, institutions et corridors alternatifs apparaît comme la condition sine qua non pour que les investissements dans la diversification se traduisent par une réelle amélioration de la compétitivité, de la résilience économique et de l'intégration régionale.

Conclusion

Les résultats confirment que la diversification des ports de desserte constitue un enjeu stratégique majeur pour le Niger, pays enclavé dont le développement économique et social dépend de l'accès aux corridors portuaires régionaux. Cette diversification dépasse la simple question logistique, étant étroitement liée à la gouvernance des États de transit et aux dynamiques géopolitiques régionales. Une gestion efficace des infrastructures et des négociations avec les pays de transit reste toutefois vulnérable aux crises politiques et aux fermetures temporaires de frontières.

Cette diversification offre des retombées économiques concrètes : réduction des coûts logistiques, amélioration de la compétitivité des exportations, continuité des approvisionnements en biens essentiels et création d'emplois directs et indirects dans les secteurs du transport, de la logistique et du commerce. Sur le plan politique et géopolitique, elle limite la dépendance vis-à-vis d'un seul pays de transit et renforce la souveraineté économique et la résilience régionale du Niger. D'un point de vue social, la diversification facilite l'accès aux

biens de première nécessité, réduit les inégalités régionales et soutient l'intégration économique et sociale des territoires. Les plateformes logistiques et les corridors modernisés favorisent également la mobilité des personnes et des échanges économiques durables, renforçant la cohésion sociale.

Enfin, l'efficacité de cette diversification dépend d'une coordination régionale accrue, de la modernisation des infrastructures et d'une gouvernance transparente. Les expériences méditerranéennes et du Golfe de Guinée montrent que l'efficacité portuaire combinée à des liaisons arrière-pays fiables est essentielle pour maximiser les retombées économiques et sociales. Ainsi, la diversification des ports apparaît comme un levier multidimensionnel car, elle assure la continuité des échanges, renforce la compétitivité économique, contribue à la sécurité logistique et géopolitique, et génère des bénéfices sociaux tangibles.

Références bibliographiques

ADOU Sokou Gérard, SILUÉ Kounamiga & KABLAN N'Guessan Hassy Joseph, 2018. Impact des infrastructures portuaires sur la dynamique des activités : Cas de San Pedro. *Revue Espace géographique et Société Marocaine*, (24-25).

BAGCI Kenan, BAKIMLI Esat & DIALLO Abdouramane, 2022. Impacts of trade facilitation and logistics performance on trade flows: The case of landlocked African OIC countries (Burkina Faso, Chad, Mali, Niger and Uganda). *Conference papers*, Purdue University, Center for Global Trade Analysis. <https://ideas.repec.org/p/ags/pugtwp/333447.html>

BANQUE MONDIALE, 2024. Améliorer les liaisons de transport pour des chaînes alimentaires plus résilientes. <https://www.banquemondiale.org/fr/results/2024/04/11/increasing-connectivity-for-enhanced-food-supply-chain-resilience>

BANQUE MONDIALE, 2024. Le Niger affichera la croissance économique la plus forte d'Afrique en 2024. <https://www.agenceecofin.com/economie/1902-116319-le-niger-affichera-la-croissance-economique-la-plus-forte-dafrique-en-2024-selon-la-bad>

BANQUE MONDIALE, 2010. *Africa's Infrastructure: A Time for Transformation*. Washington, D.C.

CEDEAO, 2023. Soutien financier à l'Alliance des Etats du Sahel pour la lutte contre le terrorisme. <https://www.reddit.com/r/francophonie/comments/18csffp>

CHILAKA Chukwudi & AYODEJI Adebayo, 2020. Diversification des dessertes portuaires et développement économique au Niger. *Revue des Études Africaines*, 45(2), pp. 123–145.

CHIASSEON Paul, 2020. Distanciation physique, oui, sociale, non. Voici comment renforcer les liens durant la pandémie. *Presse Canadienne*. <https://theconversation.com/> (consulté le 26 juillet 2024)

COLLIER Paul, 2007. *The Bottom Billion: Why the Poorest Countries Are Failing and What Can Be Done About It*. Oxford University Press.

CŒURÉ Benoît, BÉNASSY-QUÉRÉ Agnès, JACQUET Pierre & PISANI-FERRY Jean, 2021. *Politique économique*. De Boeck Supérieur, Bruxelles.

DEBRIE Jean, 2012. Les corridors de transport en Afrique de l'Ouest : enjeux et perspectives. Karthala, Paris.

DEBRIE Jean, 2012. The West African port system: Global insertion and regional particularities. *EchoGéo*, (20). <https://doi.org/10.4000/echogeo.13070> (consulté le 18 septembre 2025)

DJIMBA Ali, 1997. Land-locked Niger and its alternative seaport accesses. *Geopolitics and International Boundaries*, 2(1), pp. 40–55.

<https://doi.org/10.1080/13629379708407576>

- FOULQUIER Éric & LAMBERTS Caroline (Éds.), 2014. *Gouverner les ports de commerce à l'heure libérale* (Vol. 1). CNRS Éditions.
<https://doi.org/10.4000/books.editions-cnrs.44947>
- GUEGUEN-HALLOUËT Gaëlle, 2014. Libéralisation et nouvelle gouvernance : Les défis des ports maritimes français, italiens et espagnols. In FOULQUIER Éric & LAMBERTS Caroline (Éds.), pp. 1, CNRS Éditions.
<https://doi.org/10.4000/books.editions-cnrs.45002>
- KOLTER Maximilian, EKSIOGLU Sandra, PINKLEY Sarah Nurre & PROANO Ruben., 2022. Designing Drone Delivery Networks for Vaccine Supply Chain: A Case Study of Niger. *arXiv*. <https://arxiv.org/abs/2208.04357>
- LOPEZ-CALIX Jose & PITIGALA Nihal, 2019. Trade policy to catalyze export diversification : What should landlocked fragile countries do ? The cases of Mali, Chad, and Niger (Policy Research Working Paper No. 9036. *World Bank*.
<http://hdl.handle.net/10918/32520>
- LÉVÊQUE Laurent, SERRY Arnaud & KERBIRIOU Ronan, 2017. *Le système d'identification automatique (ais) : une source de données pour étudier la circulation maritime*. KRIBI, Cameroun. fhal-02525434f
- LOUGOUDOU ZATO Batematom Charles & YABI, Jacob, 2024. Mécanismes d'adaptation des acteurs agricoles de la vallée du Niger face à la fermeture des frontières. *International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics*, 5(8), pp. 438–454.
- MIOSSEC Jean-Marie, 2019. Le désenclavement portuaire de l'Afrique au Nord de l'Équateur : Enjeu du XXI^e siècle dans un contexte de conteneurisation-mondialisation et de tensions géopolitiques. *Norois*, (252), pp. 19–40.
<https://doi.org/10.4000/norois.7836>
- UEMOA, 2009. *Décision n°39/2009/CM/UEMOA portant création et gestion des corridors de l'Union*. Ouagadougou.

<https://e-docucenter.uemoa.int/fr/decision-ndeg392009cmuemoa-portant-creation-et-gestion-des-corridors-de-lunionn>

UNITED NATIONS DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS, 2024. *Population Prospects : The 2024 Revision. Countries in Special Situations — Niger*.

OBSERVATOIRE EUROPE AFRIQUE 2030, 2020. *Les chaînes logistiques en Afrique : défis et opportunités*. Récupéré de <https://portsetcorridors.com/2020/afrique-logistique/>

ONU, 2023. *Commerce et développement 2023 : Rapport sur les pays enclavés*. <https://www.un.org/fr/desa/commerce-et-developpement-2023>

OUEDRAOGO Rasmane & MINEYAMA Toshitaka, 2023. *Fostering Export Diversification in Niger. Selected Issues Papers*, 2023(010), A001.<https://doi.org/10.5089/9798400234972.018.A001> (consulté le 18 septembre 2025)

PADONOU Vodounnon Anignikin, 2022. *Logistique portuaire et accessibilité des pays enclavés de l'UEMOA au marché international : Cas du port de Cotonou*. Thèse de doctorat. Université d'Abomey-Calavi (Bénin).

SACHS Jeffrey David., 2001. *The Geography of Economic Development*. Oxford University Press.

SHEPHERD Ben, 2016. Infrastructure, Trade Facilitation, and Network Connectivity in Sub-Saharan Africa. *Journal of African Trade*, 3, 1-22.

<https://link.springer.com/article/10.1016/j.joat.2017.05.0011>