

ARTICLE SUR LE DISPOSITIF LOGISTIQUE POUR UNE CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT ALIMENTAIRE PERFORMANTE AU NIGER

DJIMBA ALI, doctorant à l'UNIVERSITE DPHU-Pôle de l'IAT à Niamey

+22790952600/96966261

Email: a.djimba@catlogistics-sa.com

Introduction

La faim et la malnutrition représentent une menace constante. Ces deux fléaux ne sont pas une fatalité. Ils ne sont pas simplement dus aux conditions climatiques et aux catastrophes naturelles (cycles récurrents de la sécheresse et des inondations, pollutions, ravageurs et épidémies...), mais aussi, à des facteurs structurels liés à l'absence d'une gouvernance adaptée, l'absence d'un cadre décisionnel propice et des mécanismes de soutien appropriés à l'agriculture et adaptée à une logistique performante, la faiblesse du cadre institutionnel et de la gestion économique, l'inefficacité de la maîtrise des cycles des marchés régionaux. Notre étude qui porte sur le dispositif logistique pour une chaîne d'approvisionnement alimentaire performante au Niger comportera une partie théorique, de la problématique jusqu'aux hypothèses et une partie pratique qui commence à partir de la méthodologie jusqu'à la discussion des résultats avant de conclure.

1-PROBLEMATIQUE

Le PAM estime qu'en Afrique de l'Ouest environ 3,2 millions d'enfants de moins de 5 ans souffrent de malnutrition aiguë et 9 millions d'enfants de malnutrition chronique. Dans les pays du Sahel, environ 1,5 millions d'enfants souffrent de malnutrition aiguë (UNICEF et PAM sur l'initiative Ending Child Hunger and Under nutrition in the Sahel).

Aujourd'hui, le risque ne se résume plus au seul épuisement des ressources, il s'étend et il s'amplifie du fait du dérèglement des cycles qui, à l'heure actuelle et pour les années à venir, compromet dangereusement la capacité de notre pays à satisfaire les besoins alimentaires des populations. L'intérêt, la pertinence et la nécessité de la mise en place d'un réseau d'infrastructures de stockage des produits alimentaires (froid et sec) au Niger sont reconnus

Review University Without Borders for the Open Society (RUFSSO)

ISSN: 2313-285X Volume :23, Issue : 26, February 2021

Content available at www.rufso.org

et recommandés par tous, d'autant plus que l'analyse de la situation alimentaire et nutritionnelle pose de fait l'épineux problème du changement de paradigmes dans la lutte contre l'insécurité alimentaire auxquels les populations, les Etats, les Institutions communes (CEDEAO, UEMOA, CILSS....) et les partenaires techniques et financiers sont condamnés à faire face.

En effet, toute politique de lutte contre l'insécurité alimentaire et la faim en Afrique de l'Ouest doit nécessairement reposer sur la maîtrise des politiques et chaînes d'approvisionnement d'une part et d'autre part sur l'agriculture et les productions animales, lesquelles font vivre plus de 85% de la population et fournissent 50% du produit national brut.

Le Niger est un pays d'Afrique de l'Ouest, bordé par l'Algérie et la Libye au nord, le Tchad à l'est, le Nigéria et le Bénin au sud, le Burkina Faso et le Mali à l'ouest. Sa capitale et plus grande ville est Niamey, sur les bords du fleuve Niger.

Ce pays sahélien est parmi les plus pauvres du monde. Il est le moins développé du monde de par son indicateur de développement humain (IDH), qui est de 0,354 (189e sur 189 pays). Sa croissance démographique est la plus élevée du monde, à +3,83 % par an (2017). Elle a même augmenté durant la dernière décennie (+3,3 % dans les années 1990). Son PIB par habitant est très faible (378 \$ USD en 2017), et une partie importante de la population (56,1 % en 2011) vit dans un extrême dénuement. L'une des causes de cette pauvreté chronique est le faible niveau d'éducation. En effet, à peine plus d'une personne sur quatre est alphabétisée (28,4 % en 2017).

La situation géographique du Niger, son contexte sécuritaire, le faible revenu de sa population ajouté à sa croissance démographique (3,9 %) impactent lourdement sur les besoins alimentaires et compromettent tous les efforts du Gouvernement pour une meilleure sécurité alimentaire.

On estime que 20 % de la population Nigérienne n'est pas en mesure de subvenir à ses besoins alimentaires. En période de crise, ce chiffre peut être largement dépassé.

Pour relever tous les défis auxquels le Niger fait face dont celui de la sécurité alimentaire, le Gouvernement du Niger vient d'élaborer et de mettre en œuvre un Plan de Développement Économique et Social (PDES) 2017 – 2021.

L'élaboration du PDES s'est faite sur la base des différents engagements nationaux et internationaux du Gouvernement du Niger. Il vise les Objectifs de Développement Durable (ODD) des Nations Unies notamment l'objectif « Faim Zéro pour 2030 » (ODD 2) que le Programme Alimentaire Mondial (PAM) supporte et qui se réalisera dans le cadre d'un partenariat et d'une coopération au niveau mondial (ODD 17).

Le Gouvernement du Niger et le PAM ont ainsi entamé le processus de la mise en œuvre de la stratégie « Faim Zéro » au cours du dernier trimestre de 2017.

À cet effet, la chaîne d'approvisionnement du PAM ambitionne, à l'horizon 2021, de « **favoriser une chaîne d'approvisionnement nationale à même de supporter le programme de réduction de la faim et de la pauvreté et de répondre aux situations d'urgence en créant des réseaux de partenariat et des plateformes au niveau global, régional et local** » (Kouyaté K., Laouali Addoh S., 2002). Ceci à travers notamment une forte implication du secteur privé dans le processus d'approvisionnement du pays en vivres et non vivres de base nécessaires à la survie des victimes des catastrophes et autres phénomènes. Le transport logistique mis en application pour desservir ce cadre de travaux de secours alimentaire, demeure insuffisant sur le plan national afin d'assurer un équilibre inter régional et au niveau des importations de l'extérieur des vivres et de leur redistribution par la commercialisation. Au nombre des différents facteurs limitant la promotion du commerce et de la valorisation des produits agricoles, les faibles capacités de stockage et l'inexistence des systèmes normalisés de conservation au niveau des producteurs ont constitué des contraintes majeures, en particulier pour les activités liées à la conservation, la transformation des produits agricoles du fait de dysfonctionnements liés aux chaînes d'approvisionnement locales des produits ;

La fonction stockage dans l'économie rurale, plus spécifiquement en économie de l'alimentation, en plus du rôle central qu'elle joue dans le circuit commercial et de distribution, permet en outre de réguler l'approvisionnement des marchés dans le temps et dans l'espace c'est-à-dire, d'adapter l'offre à la demande. Ce qui permet de contribuer à la stabilisation des prix ;

En économie rurale, le stockage joue un rôle non négligeable dans la réduction des pertes post-récoltes qui représentent selon les spécialistes, entre 50% et 70% de la production agricole ;

Les coûts des produits à l'importation tels que le mil, le sorgho, le maïs, le riz, le blé sont très élevés. Ces produits constituent pour l'essentiel la base de l'alimentation des populations au

Niger. Du fait de l'absence d'une véritable politique des approvisionnements et de la maîtrise quasi totale des importations par des commerçants non instruits, les coûts d'approvisionnement du pays en denrées alimentaires sont élevés et affectent de façon cruciale le panier de la ménagère ;

Le déficit d'infrastructure de stockage ne permet pas la constitution de réserves alimentaires suffisantes au niveau national ce qui aurait permis au pays de répondre d'une manière rapide et efficace aux cas d'urgence aux besoins alimentaires. C'est dans cette logique qu'il y a lieu de parler d'un dispositif du transport logistique dans la chaîne performante d'approvisionnement des vivres pour une sécurité alimentaire au Niger. Pour cela, il est important de chercher à découvrir les relations étroites qui existent entre le transport logistique et la chaîne d'approvisionnement national. Dans ce cadre, en termes de procédure, l'étude se propose de formuler les questions de recherche comme une démarche problématique qui aide à la compréhension du sujet.

1.1-Questions de recherche

a. Question générale

Quel est le dispositif de transport logistique qui permettrait d'assurer une véritable performance dans une chaîne d'approvisionnement en vivres pour une sécurité alimentaire au Niger?

b. Questions spécifiques

-Dans la chaîne d'approvisionnement des vivres au Niger, quel est l'impact du transport logistique?

- Quelles sont les forces et les faiblesses du dispositif Transport logistique dans la chaîne d'approvisionnement en relation avec les objectifs de développement durable "faim zéro" à l'horizon 2030 au Niger?

- Comment renforcer l'efficacité de la chaîne nationale d'approvisionnement qui va soutenir les différentes politiques, initiatives et orientations du gouvernement nigérien?

-Comment inclure étroitement les principaux différents acteurs de la chaîne d'approvisionnement dans le cadre du transport logistique?

D'après les questions de recherche, il ressort très clairement de trouver des dispositifs solides pour concevoir une chaîne performante d'approvisionnement en vivres au Niger. Ce fait social incontournable peut-être d'avantage précisé par des objectifs qui vont se situer sur un plan général et spécifique afin de rendre clairs les contours d'une telle recherche scientifique.

1.2- Les objectifs de la recherche

Les objectifs poursuivis par cette étude concourent à la découverte et à l'identification des dispositifs solides voire modernes qui consolident et rendent performante une chaîne d'approvisionnement en vivres au Niger.

a. Objectif général

Il s'agit de définir l'importance de la mise en place d'un dispositif efficace de transport logistique dans l'approvisionnement en vivres au Niger.

b. Objectifs spécifiques

-Recenser les moyens de transport logistique et ce qui constitue la chaîne d'approvisionnement en vivres au Niger.

-Analyser le contexte, la force et les faiblesses de la chaîne d'approvisionnement en relation avec les objectifs de développement durable "faim zéro" à l'horizon 2030 au Niger.

- Etudier ou schématiser le renforcement de l'efficacité de la chaîne nationale d'approvisionnement qui va soutenir les différentes politiques, initiatives et orientations du gouvernement nigérien.

- Trouver des stratégies pour inclure étroitement la planification et les rôles des principaux différents acteurs de la chaîne d'approvisionnement, d'entreposage, de distribution et de production dans le transport logistique.

Pour cela, l'on est appelé à concevoir un certain nombre d'hypothèses qui vont orienter préalablement nos recherches sur le terrain.

1. 3-Les hypothèses de la recherche

Ce travail empirique constitue simplement une vision descriptive du réel à partir des propositions d'hypothèses qui restent à confirmer ou à rejeter à la fin de l'étude.

a. Hypothèse générale

Le dispositif de transport logistique serait d'une importance capitale dans la chaîne d'approvisionnement en vivres et au Niger.

b. Hypothèses spécifiques

-Dans le transport logistique, la manutention, le commerce, les moyens de locomotions les routes, l'entreposage, les banques céréaliers constitueraient le dispositif de la chaîne d'approvisionnement en vivres au Niger.

-Les périodes de crise représenteraient le contexte dans lequel on pourrait ressortir la force et les faiblesses de la chaîne d'approvisionnement en relation avec les objectifs de développement durable "faim zéro" à l'horizon 2030 au Niger.

- L'acquisition des nouveaux moyens de transport et la construction de nouveaux entreposages adaptés aux conditionnements alimentaires renforceraient l'efficacité de la chaîne nationale d'approvisionnement qui va soutenir les différentes politiques, initiatives et orientations du gouvernement nigérien.

-L'implication des partenaires et les principaux différents acteurs seraient une solution efficace pour améliorer la chaîne d'approvisionnement dans le transport logistique.

2- Les théories qui ont inspiré notre recherche

Le fonctionnalisme est une théorie utilisée pour la première fois par Bronislaw Malinowski dans l'ouvrage *Les Argonautes du Pacifique occidental*, produit d'un long travail d'observation participante qu'il réalisa dans les îles Trobriand. Pour cet anthropologue, la notion de fonction est indispensable pour comprendre toute société humaine. Pour lui, la fonction de tout fait social est de répondre aux besoins de la société dont les besoins les plus primaires. Bronislaw Malinowski utilise la représentation d'un corps organique pour illustrer les phénomènes sociaux. En effet, une société forme un tout composé de différentes parties entretenant des relations organiques entre elles. Notre étude sur le dispositif logistique pour une chaîne

d'approvisionnement alimentaire performante au Niger s'explique bien dans ce sens, car quand on parle d'un dispositif et d'une chaîne, il s'agit de considérer tous les stades et tous les outils qui y sont impliqués, depuis les lieux de production jusqu'à la consommation. Chaque stade qui constitue un maillon de la chaîne a sa fonction qui le met en relation avec l'ensemble. Le transporteur ne peut exclure les agents de sécurité qui assurent sa sécurité sur la route, le commerçant a besoin du transporteur.

La théorie scientifique qui s'applique à la collecte des données est la méthode d'analytique descriptive. Cette méthode est liée aux objectifs de notre étude. Il s'agit de décrire le dispositif de transport logistique existant et ce qui constitue la chaîne d'approvisionnement en vivres au Niger; relever ses forces et ses faiblesses avant de revoir comment constituer son dispositif d'une manière performante en renforçant l'efficacité de cette chaîne d'approvisionnement alimentaire. C'est pourquoi cette méthode s'impose comme une opération théorique et explicative dans le cadre de l'étude.

En effet, l'analytique descriptive est une étape préliminaire du traitement des données qui consiste à synthétiser des données historiques pour en tirer des informations utiles voire les préparer en vue d'une analyse complémentaire.

Elle fait partie des méthodes d'agrégation et d'exploration (data mining) permettant d'organiser les données de façon à mettre en évidence des schémas et relations qui lient les différentes zones de la chaîne d'approvisionnement, depuis la production jusqu'aux clients consommateurs qui achèvent cette chaîne. Il est également possible de créer des requêtes, des rapports et des visualisations, afin d'apporter un éclairage supplémentaire.

On dit parfois de l'analytique descriptive qu'elle fournit des informations sur ce qui s'est passé. Par exemple, on peut constater la présence d'un produit étranger sur le marché. Il faut suivre la provenance de ce produit, comment il a transité avant de comprendre son prix sur le marché.

D'autres formes d'analytique la complètent. L'analytique diagnostique consiste à observer les données de plus près pour tenter de comprendre les causes des événements et comportements. Dans le cadre de l'étude, il s'agira de relever les forces et les faiblesses de la chaîne d'approvisionnement qui est devenu vétuste et insuffisant.

L'analytique prédictive sert à identifier les probabilités et tendances futures. Elle est censée fournir des informations sur ce qui est susceptible de se produire dans l'avenir. C'est à ce niveau, qu'il y a lieu de concevoir un dispositif relatif moderne qui couvre tous les domaines du transport logistique au Niger pour soutenir les politiques de l'Etat dans le domaine.

Enfin, l'analytique prescriptive tente d'identifier la meilleure solution aux événements, en fonction de paramètres donnés. Elle suggère des options décisionnelles permettant de tirer les meilleures parties d'une opportunité ou d'atténuer un risque futur. Pour cela, l'étude suggère d'engager tous les acteurs qui œuvrent dans le domaine à travailler en synergie pour mettre en place une chaîne performante d'approvisionnement en vivres dans le pays.

2-Méthode

Les progrès de la science sont intimement liés à ceux de la méthode. C'est ce qui explique la position de GUIDERE qui dit que :

« Une recherche effectuée sans méthodologie préalable se condamnerait à errer sur les chemins sinueux de l'herméneutique et de l'extrapolation aléatoire, car la méthode désigne l'ensemble des démarches que suit l'esprit humain pour découvrir et démontrer un fait scientifique» (GUIDERE, 2004, p. 4).

S'interroger sur la méthode, c'est s'interroger sur la voie suivie pour mener à bien une recherche.

Pour notre étude l'application d'une méthode mixte, c'est-à-dire combinant à la fois la méthode quantitative et la qualitative a permis de relever les données sur un échantillon tiré des huit régions administratives qui composent le Niger. En dehors du terrain de recherche, nous avons eu à recourir aux données contenues dans les études de l'institut national de la statistique (INS) du Niger.

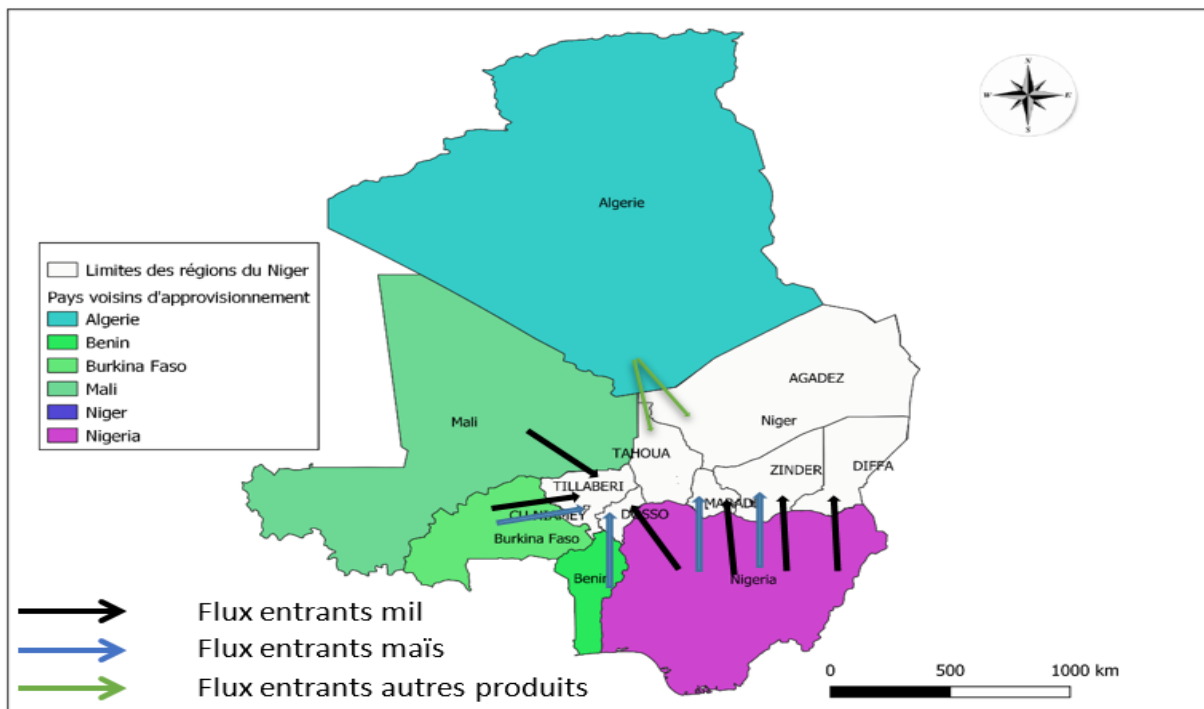
2.1-Population, échantillon et outils d'enquête

Nous avons fait des sondages, et organisé des entretiens et des interviews auprès des personnes des huit régions du Niger. Le Niger compte une population de 21.546 595 habitants en 2018

pour une de 1266491km². Il était difficile d'atteindre tout le monde en un temps record, alors on a choisi un échantillon de 105 personnes par région. Ce qui nous donne un échantillon total de 840 personnes pour les huit régions avec qui nous avons travaillé. Cet échantillon représentatif est réparti en quatre catégories de personnes: les commerçants, la sécurité routière, les conducteurs de véhicules et les responsables d'entreposage. Le "logistical transport of food questionnaire" (lotfoq) est un logiciel conçu et mis au point pour recueillir, mesurer et signaler le niveau de satisfaction et de performance des structures mises à la disposition des différentes catégories de personnes qui sont chargées de récolter, d'entreposer, de partager et de faire rentrer les vivres sollicités par chaque région devant le contrôle des agents de sécurité. Les variables telles que: les moyens de locomotion, les postes d'entreposage, les chaînes d'approvisionnement, les voies de communication, les besoins alimentaires des populations ont été croisées avec les différentes catégories des individus chargés de gérer les structures qui desservent en vivres les populations dans les huit régions.

3- Les résultats

3.1-Carte de schématisation du transport logistic (c'est-à-dire avec des flèches indiquant la chaîne d'approvisionnement des vivres à partir des pays portuaires vers le Niamey/ Niger ou même vers les points d'entreposage à l'intérieur du Niger)



En Afrique, les principaux tonnages sont enregistrés par le Maroc, la Tunisie, l’Egypte, le Nigéria, l’Afrique du Sud et l’Algérie.

Le Nigéria, le Burkina Faso et le Bénin sont les principaux pays qui approvisionnent le Niger en céréales notamment le mil, le sorgho et le maïs avec respectivement 43, 37 et 20 % sur un total de 25 687 tonnes. Le tonnage des céréales venant du Mali est négligeable.

Les flux céréaliers du Bénin vers le Niger concernent essentiellement le maïs en provenance des marchés de Malanville, Kandi et Djougou.

Les flux du Burkina vers le Niger viennent des marchés de Namouno, Pouytenga et de Bobo Dioulasso (Burkina) en passant par Torodi (Niger).

Dans les zones d’insécurité, notamment dans la région de Diffa, on note un flux atypique de céréales du Tchad (Bol) vers Diffa mais à faible intensité.

La figure ci-dessous présente la carte des flux entrant au Niger à partir de ses pays voisins

Le Nigéria et l’Algérie jouent un rôle prépondérant dans l’approvisionnement du Niger en vivres et non vivres. D’où la nécessité d’une analyse spécifique à ce niveau.

Pour ce qui est de l’Algérie, les régions de Tahoua et d’Agadez sont les principales régions concernées par les échanges du fait de leur proximité à la frontière algérienne.

En ce qui concerne les flux entrant au Niger, les produits concernés sont les vivres (notamment les dattes, les pâtes alimentaires, l'huile, les boissons gazeuses, semoules, etc.) et les non-vivres (notamment le carburant, réfrigérateur, matelas, moquettes, écrans, etc.).

Ces produits sont principalement introduits par les commerçants Algériens eux-mêmes avec qui les commerçants Nigériens collaborent pour la vente à destination.

L'approvisionnement du Niger se fait en convoi par route deux fois par mois au gré de l'ouverture de la frontière Algérienne. La flotte par convoi est constituée d'une centaine de camions, majoritairement immatriculés en Algérie.

A l'approche de la période de pluies, la cadence d'approvisionnement se ralentit compte tenu de l'état dégradé de la piste. Pour parer à ce problème, des importantes quantités des produits sont stockées notamment dans la Région de Tahoua.

En ce qui concerne les flux entrant en Algérie, le Niger fournit essentiellement les produits locaux (arachides, courges, cola, etc.). Ces produits sont principalement destinés aux Nigériens résidents en Algérie. Ils sont aussi introduits de manière officieuse. Les « pick-up » sont les véhicules utilisés à cet effet.

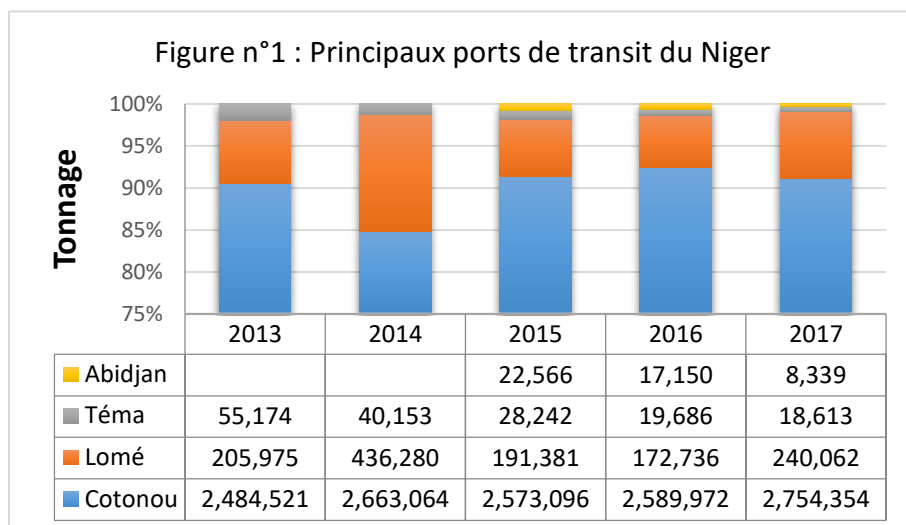
Les échanges des produits entre l'Algérie et le Niger sont peu captés par les systèmes statistiques.

Le risque de se perdre et le manque d'approvisionnement en cours de route (l'inexistence de villages tout le long du trajet), l'insécurité, etc. font que ces échanges se font de manière irrégulière.

Pour ce qui est du Nigéria, la mission conjointe CILSS, FAO, FEWS NET, PAM, réalisée en 2010 a abouti aux principales conclusions ci-après que nous nous permettons de rapporter dans leur intégralité :

3.2-Transport maritime

Le Niger est un pays enclavé sans façade maritime. Les principaux ports de transit qu'il utilise sont résumés dans la figure suivante.



Source : Ministère des Transports (2018)

Depuis des années, le Port de Cotonou est de loin le principal port de transit qu'utilise le Niger à hauteur de 95 % du trafic. Il est le port le plus proche de la Capitale du Niger, Niamey.

Distance de Niamey
1 629
1 495
1 241 km
1 060 km

Pour soutenir le transit des marchandises à destination ou en partance du Niger via le port de Cotonou, le Gouvernement de la République du Niger a signé en 2014 avec le Groupe Bolloré une convention de concession pour la réalisation et l'exploitation d'un port sec à Dosso. Ce port servira de terminal intermodal directement connecté au port de Cotonou pour le transbordement du fret maritime vers les destinations à l'intérieur du Niger.

Il permettra ainsi de réduire les coûts et les délais de transit et de transport ainsi que les risques pour les opérateurs économiques nigériens (avaries et vols des marchandises), d'améliorer et d'accélérer les procédures douanières et autres formalités, etc.

A ce jour le port Sec de Dosso n'est toujours pas opérationnel.

« Les échanges commerciaux entre le Niger et le Nigéria sont particulièrement intenses : bétail, niébé, poivron et souchet du Niger, céréales et produits manufacturés du Nigeria (électroniques, textiles, etc.) ou encore produits réexportés vers le Nigeria. Les liens familiaux et les multiples relations qu'elles entretiennent (amitié, clientélisme) constituent la base sociale de ce commerce frontalier.

Cependant, les flux entre ces deux pays sont moins captés par les systèmes statistiques.

En ce qui concerne les flux transfrontaliers de céréales sèches, on estime que des centaines de milliers de tonnes de céréales passent chaque année la frontière entre les deux pays de mars avril à août-septembre. La majorité, mais non l'exclusivité, des flux provient du Nigeria et se dirige vers le Niger. En effet, les flux de produits du Niger vers le Nigeria concernent essentiellement le niébé et le bétail sur pied.

Outre les camions affrétés par les réseaux de grands commerçants Haoussa qui animent le commerce transfrontalier, des paysans passent aussi les frontières dans un sens ou dans l'autre avec quelques sacs sur une charrette, en fonction de l'évolution des cours des céréales.

Actuellement, même si les sources d'approvisionnement du Niger se sont diversifiées, le Nigeria continue de pourvoir à l'essentiel des besoins d'importation nigériens en céréale sèches : 60 à 70 % en année normale selon les estimations. Les céréales concernées sont essentiellement le mil¹ et le sorgho, mais aussi le maïs dont la quantité est liée à la santé des industries agroalimentaires et d'aliment pour le bétail au Nigeria.

Si la production est correcte des deux côtés de la frontière, les différentiels de prix entre les deux pays de la récolte au mois de mars-avril n'incitent pas les commerçants du Niger à aller s'approvisionner au Nigeria. Pendant cette période, les marchés au Niger sont alimentés essentiellement par la production nationale. À l'approche de la période de soudure, qui coïncide avec la fin de la vente de céréales par les petits producteurs du Niger, les prix augmentent. Dès lors, les céréales locales du Nigeria deviennent compétitives sur les marchés nigériens ».

3.3- Description de la chaîne d'approvisionnement au Niger

Tableau n°1: Présentation des voies routières

Catégories d'individus	Pourcentage/%	Appréciations
Les commerçants	30	Mauvais
La sécurité routière	03	Passable
Les conducteurs d'engin	40	Très mauvais
Les responsables d'entrepôt	27	Médiocre
Total	100	-----

Enquête du terrain

Selon le tableau, on relève l'inquiétude des conducteurs des engins. En effet, 40% des chauffeurs chargés de transporter les vivres d'un point à un autre déclarent que les voies routières sont très mauvaises. Ils sont suivis des commerçants à 30%, puisque ceux sont tout le temps victimes des pannes, des retards de commandes, des accidents et des durées des voyages à cause de l'Etat des routes qui ne permet pas, en plus de cela, l'accessibilité à certains endroits du pays.

3.4-Tableau n°2: Présentation des moyens de transport de la chaîne d'approvisionnement

Catégories d'individus	Pourcentage/%	Appréciations
Les commerçants	40	Très mauvais
La sécurité routière	05	Passable
Les conducteurs d'engin	40	Très mauvais
Les responsables d'entrepôt	15	Médiocre
Total	100	-----

Enquête du terrain

Dans ce tableau, les conducteurs des engins et les commerçants présentent le même pourcentage 40% pour dire clairement que les engins sont trop vétustes et ne s'adaptent plus à ce genre de transport. Dans certaines régions les gens sont obligés de s'en servir des moyens ancestraux qui sont les ânes et les chameaux, le bétail en général pour réaliser le ravitaillement des populations qui restent toujours sur leur soif en vivres.

3.5-Tableau n°3: Présentation des entrepôts de la chaîne d'approvisionnement

Catégories d'individus	Pourcentage/%	Appréciations
Les commerçants	35	Mauvais
La sécurité routière	00	Aucune voix (neutre)
Les conducteurs des engins	10	Passable
Les responsables des entrepôts	55	Très mauvais
Total	100	-----

Enquête du terrain

Certains milieux n'ont pas de centres de stockage des vivres et ne sont même pas touchés par les politiques de ravitaillement des vivres pendant toute l'année. Les gens se servent directement dans les marchés les plus proches situés environ 60 à 80 kilomètres de leur localité, affrontant durant leur périple le flux d'insécurité qui devient leur quotidien. C'est ce qui signifie les 55% du manque des entrepôts sans parler de leur Etat lamentable dans les endroits où ces entrepôts existeraient. Au manque d'entretien des centres de stockage s'ajoute le désagrément des techniques du maintien des vivres qui se détériorent facilement, pour ne pas dire pourrissent sous le choc de mauvaises conservations et des changements climatiques. Quant aux agents de sécurité, ils ne sont pas dans leur domaine, s'agissant des centres de stockage et de conservation des vivres, c'est pourquoi ils ne se sont pas prononcés.

3.6-Tableau n°4: Tracasseries des agents de sécurité dans la chaîne d'approvisionnement

Catégories d'individus	Pourcentage/%	Appréciations
Les commerçants	30	Mauvais
La sécurité routière	05	Très bon
Les conducteurs des engins	50	Très mauvais
Les responsables des entrepôts	15	Médiocre
Total	100	-----

Enquête du terrain

La lecture des données de ce tableau indique l'appréciation des conducteurs des engins qui sont permanemment en conflit avec les agents de sécurité. En effet la présence des agents de sécurité est très mauvaise (50%) selon les usagers de la route qui sont souvent victimes des raquettes des fouilles interminables et soupçonneuses des camions. Ils engendrent des pertes de temps qui s'additionnent sur l'Etat des routes. Selon certains commerçants qui déclarent mauvais la présence de la sécurité sur les voies routières, depuis les douanes jusqu'à leur destination mauvaise (30%), cette sécurité devient parfois l'insécurité pour eux dans la mesure où certains dans les rangs des forces de sécurité quand ils montent dans les camions pour contrôler subtilisent habilement l'argent et certains objets qui leurs sont précieux. C'est à la descente que le voyageur s'en rend compte.

Quant aux agents de sécurité, ils jugent leur position très bonne et donc nécessaire pour les voyageurs et surtout pour le transport des vivres, car sans eux, disent-ils les bandits et le djihadistes auraient pu détruire ou détourner des cargaisons.

Le tableau ci-dessous présente la comparaison portée sur les ports de Cotonou et de Lomé.

3.7-Tableau n°5: Fiche comparative port de Cotonou – Port de Lomé

Port	Accessibilité et desserte	Franchise	Formalités	Surestaries	Stationnement
Cotonou	*Très difficile * 01 passage frontière	Port : 09 jours Douane : 30 jours	48 h	Selon le consignataire	Parc avant départ à 20 km du port
Lomé	*Très difficile mais existence de voie de contournement * 02 passages frontières	Port : 25 jours Douane : illimité si marchandise entreposée sur l'espace réservé au Niger	48 h	Selon le consignataire	Parc avant départ à 20 km du port

Enquête du terrain

Une analyse sommaire des pratiques tarifaires dans trois ports (Tema, Lomé et Cotonou) est présentée dans le tableau ci-dessous.

3.8-Tableau n°6: Analyse tarifaire ports de Tema, Lomé et Cotonou

Port de Tema	Produit	Sous palan à sur camion	Transport par type de conditionnement	Total rendu Niamey
	Sacheries	2.500 FCFA/tonne	36.000 FCFA/tonne	38.500 F/TC
	TC 20' < 15t	350.000 FCFA / TC	900.000 FCFA/TC	1.250.000 F/TC
	TC 40'	450.000 FCFA/TC	1.400.000 FCFA/TC	1.850.000 F/TC
Port de Cotonou	Produit	Sous palan à sur camion	Transport par type de conditionnement	Total rendu Niamey
	Riz	6.500 FCFA/tonne	32.000 FCFA/t	38.500 F/TC
	TC 20' < 15 t	450.000 FCFA / TC	1.000.000 FCFA/TC	1.450.000 F/TC

	TC 40'	650.000 FCFA/TC	1.200.000 FCFA/TC	1.850.000 F/TC
Port de Lomé	Produit	Sous palan à sur camion	Transport par type de conditionnement	Total rendu Niamey
	Riz	6.500 FCFA/tonne	40.000 FCFA/t	46.500 F/TC
	Conteneur 20'	350.000 FCFA / TC	1.200.000 FCFA/TC	1.550.000 F/TC
	Conteneur 40'	450.000 FCFA/TC	1.400.000 FCFA/TC	1.850.000 F/TC
	*Tarifs hors formalités frontalières et frais divers additionnels (transit frontalier, CNUT, Chambre commerce, Fonds de garantie...).			

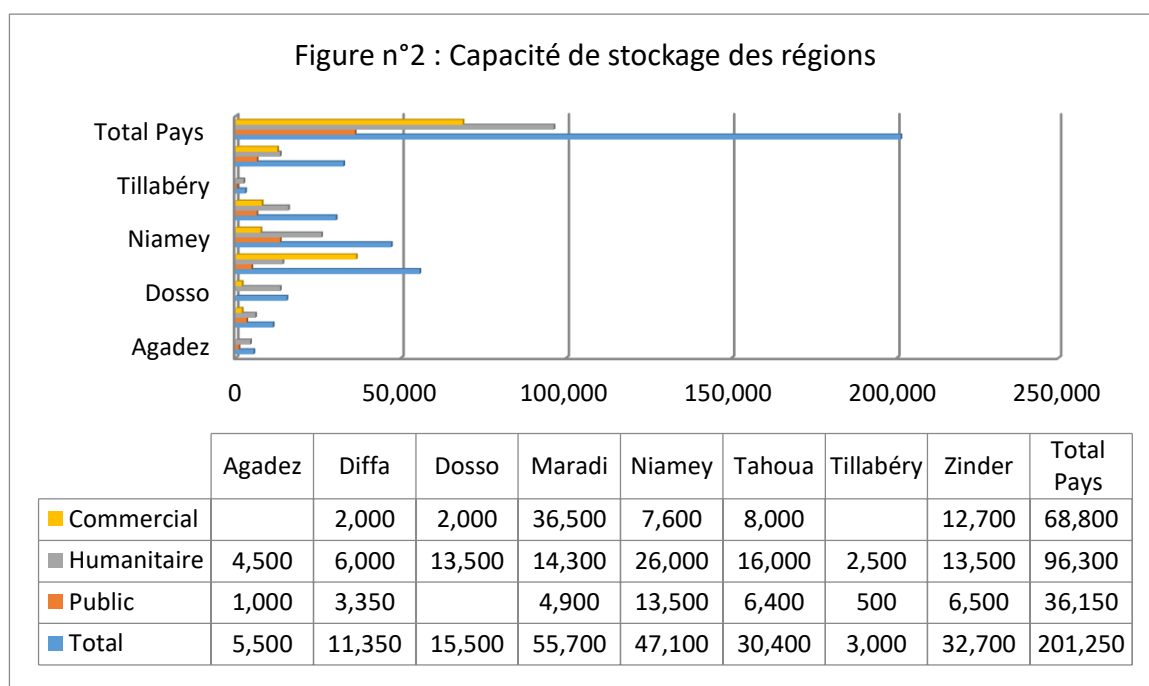
Enquête du terrain

Le port qui réellement fait concurrence aujourd'hui à Cotonou est Tema

3.9-Capacités de stockage

Les capacités de stockage existent dans les grands centres urbains. Les propriétaires sont des commerçants, les structures publiques (comme l'Office des Produits Vivriers du Niger OPVN) et les acteurs humanitaires.

La figure ci-dessous présente les capacités de stockage recueillies à partir de www.dlca.logcluster.org*



Source : www.dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.6+Niger visité le 15.02.2019

Les capacités de stockage commerciales à Agadez et Tillabéry ainsi que les capacités de stockage publiques à Dosso ne sont pas disponibles.

La capacité de stockage à Maradi représente plus 27 % de la capacité totale répartie en raison de 53 % pour le secteur commercial et 47 % pour les secteurs publics et humanitaires. Niamey vient en deuxième position avec un plus 23 % dont 27 % pour le secteur public.

Il y a lieu de souligner que 91 % des entrepôts sont construits en matériaux définitifs. Il existe des disparités non négligeables entre les régions. Le milieu rural est moins pourvu.

Selon une étude conduite par le SIMA en 2016 sur un échantillon de 20 marchés, 80 %² des entrepôts ont une capacité de stockage inférieure ou égale à 100 tonnes.

Les magasins de grandes capacités sont situés en dehors du marché avec des capacités moyennes allant de 500 à 1 500 tonnes de céréales.

Il y a lieu de souligner que l'OPVN dispose d'une capacité de stockage de 154 700 tonnes répartie sur toute l'étendue du territoire.

4- Discussion des résultats

Dans cette partie de l'étude, nous allons présenter uniquement les données du résultat qui concernent les objectifs et les hypothèses. En effet, d'abord l'Etat de la chaîne qui existe sur le terrain, ensuite les conséquences dues à son incapacité de répondre aux attentes des populations et enfin, appel des différents acteurs à s'unir pour composer une chaîne performante d'approvisionnement. Nous aurons à critiquer cette situation des structures de transport très vétustes avant de faire des propositions. L'indicateur principal pour juger la pertinence d'une chaîne et sa viabilité est le coût des produits importés et exportés. Selon les prix des vivres, on peut évaluer les dépenses consentis en transport jusqu'au consommateur.

Les prix jouent un rôle important dans l'accessibilité des produits par les consommateurs finaux, notamment au Niger où le contexte est marqué par la faiblesse des revenus des populations. Pour les pays enclavés d'Afrique de l'Ouest (Mali, Burkina Faso et Niger), tributaires des importations, ces prix dépendent fondamentalement des coûts logistiques des échanges transfrontaliers. Le coût de l'importation vers le Niger est le plus élevé des pays d'Afrique de l'Ouest et dépasse de plus de 70% la moyenne de l'Afrique subsaharienne. Le transport est l'un des postes de coûts majeurs. En effet, les prix du transport varient de 15 à 20 % des coûts d'importation, ce qui est trois à quatre fois plus élevé que dans la plupart des pays développés.

En l'absence d'une concurrence véritable soutenue par la prédominance de l'informel dans le secteur, la vétusté du parc, l'état dégradé des routes et les paiements illicites sur tous les axes routiers, le prix de transport d'une tonne de marchandises de Cotonou (où se situe le principal port de débarquement des produits à destination du Niger) à Niamey est en moyenne de 37 000 F CFA, soit un peu plus de 1/6 du revenu national brut par habitant de l'année 2017.

Les pertes de temps augmentent les coûts logistiques, obligeant des ruptures de charge à plusieurs niveaux. Malheureusement, le temps nécessaire à l'accomplissement de toutes les procédures nécessaires pour exporter des marchandises à partir du Niger est de 59 jours, contre 34 jours en moyenne pour l'Afrique de l'Ouest. Il faut 64 jours pour importer des marchandises au Niger, ce qui est au-dessus de la moyenne régionale de 39 jours.

4.1-Etude de cas : Importations en céréales

Le mil, principal produit de consommation au Niger est essentiellement collecté à travers les marchés du pays (Zinder, Maradi, Tahoua, Dosso). Le sorgho, le maïs et le Niébé sont importés du Nigeria, du Bénin, du Burkina Faso et de la côte d'ivoire.

D'après El hadj Abdou Hassane, Président des Importateurs des céréales du Niger, sa capacité d'importation annuelle est estimée à 5 000 tonnes pour le mil, 3 000 tonnes pour le maïs, 2 000 tonnes pour le sorgho et 1 000 tonnes pour le Niébé.

Il convient de noter que ces dernières années, il est enregistré une grande souplesse dans les procédures d'importation. Les céréales sont totalement exonérées des droits de douanes à l'importation. Les seules pièces exigées sont le certificat d'origine (document qui atteste la provenance du produit) et les documents phytosanitaires.

Les importateurs sous-traitent avec les transporteurs et les transitaires pour assurer l'acheminement jusqu'à destination. Les ONGs et les Organismes font de même.

Certains importateurs disposent de leurs propres flottes. Les camions de 35 tonnes sont les plus utilisés à l'import et entre les régions du Niger.

Au niveau des marchés ruraux, le transport est assuré par les opérateurs locaux par l'utilisation des véhicules pick-up, des camionnettes de 5 à 10 tonnes et des Moyens Intermédiaires de Transport (charrettes, bœufs, ânes et chameaux)

Pour ce qui est de l'entreposage, les importateurs des céréales disposent de leurs propres magasins. Le recours à la location se fait aussi dans certaines situations.

Les principales difficultés lors de l'importation des céréales concernent :

- La concurrence déloyale des exportateurs des pays voisins, très souvent soutenus par leurs gouvernements,
- Les coûts de transport élevés,
- Le taux de crédit bancaire élevé : ce qui ne permet pas aux importateurs de contracter des prêts pour envisager d'acquérir leurs propres flottes.

4.2- Les Différentes observations

Les principales observations concernent les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces identifiées.

a-Les forces

- La spécialisation de certains opérateurs dans des filières d'importation des produits vivriers.
- L'existence de multiples sources d'approvisionnement en vivres au niveau de plusieurs pays de la sous-région.
- La liberté dans les échanges transfrontaliers avec les pays de la sous-région, notamment le Nigéria.

b-Les faiblesses

- Le faible pouvoir d'achat des producteurs qui les oblige à vendre des petites quantités de produits sur le marché à des prix relativement faibles.
- Les coûts élevés des collectes du fait de la dispersion de l'offre.
- La fluctuation des prix due très souvent à des spéculations des grands commerçants.
- L'insuffisance du financement bancaire et l'accès difficile aux crédits pour certains opérateurs de la filière.
- Le manque d'organisation collective, au niveau des producteurs, pour la mise en marché des produits.
- L'insuffisance d'organisation professionnelle au niveau des commerçants.

- L'insuffisance des productions « individuelles » qui se traduit par une atomisation de l'offre et une augmentation des coûts de collecte.
- L'état défectueux des routes et pistes menant aux marchés de collecte joue sur la performance des activités de collecte.
- Les problèmes liés aux règlements des transactions qui se font généralement en espèces. Ce problème est particulièrement crucial lorsque les transferts de fonds ont lieu entre le Niger et le Nigeria.
- L'insuffisance de la formation en matière de gestion et de comptabilité notamment pour la catégorie de commerçants grossistes en zone rurale et celle des demi-grossistes en zone urbaine et semi-urbaine.
- Le déséquilibre entre les flux entrants et les flux sortants dans le commerce international et dans le commerce intérieur entraînant la hausse des coûts logistiques (retour à vide, etc.).

c-Les opportunités

- L'existence de plusieurs réseaux de dimensions sous régionales dont : le Réseau des Systèmes d'Information des Marchés en Afrique de l'Ouest (RESIMAO), le Réseau Ouest Africain des Céréaliéristes (ROAC), le Réseau des Organisations Paysannes et des Producteurs de l'Afrique de l'Ouest (ROPA), le Réseau des Structures Publiques en charge de la Gestion des Stocks nationaux de sécurité alimentaire au Sahel et en Afrique de l'Ouest (RESOGEST).
- L'appartenance du Niger à la CEDEAO et à l'UEMOA qui crée un cadre propice au développement des échanges entre les pays de la sous-région.
- Le décret 2018-418 du 6 juillet 2018 (joint en annexe) qui met en place un cadre juridique portant warrantage et récépissé d'entrepôt au Niger. Grâce à ce système, les producteurs seront épargnés des spéculateurs et stocker leurs produits en attendant des jours meilleurs.

d-Les menaces

- La persistance de l'insécurité dans la sous-région.
- Les inondations qui limitent les productions et donc l'offre sur le marché.

- L'insécurité alimentaire dans les pays du Sahel au cours de certaines années

Recommandations et modèle type

Présentation des recommandations et le modèle type de la chaîne d'approvisionnement proposé ainsi que les conditions et les modalités de sa mise en œuvre.

4.3-Défis identifiés

Sur la base de l'analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces, quatre (04) leviers peuvent être identifiés en vue d'améliorer la chaîne d'approvisionnement des vivres et des non vivres au Niger. Ces leviers peuvent d'être appréhendés comme des défis à relever :

a-Améliorer la gouvernance et la coordination : Dans le secteur public, le diagnostic posé a montré que les questions liées à la chaîne d'approvisionnement « intégrée » ne sont pas suffisamment prises en compte (absence de schémas directeurs d'approvisionnement, insuffisance et souvent non application des textes, insuffisance des ressources qualifiées dans le domaine, etc.)³. Dans le secteur privé, le niveau d'organisation logistique est faible (faible utilisation des techniques logistiques, insuffisance de formation, etc.). Il y a lieu de noter l'insuffisance de coordination intra et inter secteur public et privé. A titre d'exemple, le cadre de coordination Etat/Partenaires pour les réponses aux urgences n'est pas suffisamment en relation avec les entités gouvernementales (MT, MEq, CNUT, etc.) en charge des questions logistiques liées aux approvisionnements. Pourtant un « cadre d'échange adéquat » pourrait permettre aux programmes/projets d'exprimer des besoins spécifiques en pistes rurales, par exemple, dans certaines zones d'intervention.

Enfin, il faut noter qu'il existe au Niger plusieurs programmes qui visent l'amélioration des conditions de vie des populations (dans la lutte contre la pauvreté, la famine, les inondations, etc.) mais chacun de ces programmes possède des systèmes d'approvisionnement et de logistique distincts, qui remplissent pourtant globalement les mêmes fonctions (achat, approvisionnement, stockage et distribution) et ciblent les mêmes populations. Ces opérations insuffisamment coordonnées peuvent mener à des perturbations, à la duplication des efforts et à une utilisation inefficace des ressources.

³ Au Niger le document d'orientation et d'actions gouvernementales sur les questions logistiques liées à la chaîne d'approvisionnement est la SNT 2017 – 2021. Dans certains pays, ces questions font l'objet d'un document à part entière.

b-Développer les sources d’approvisionnement internes : malgré les contraintes climatiques, le Niger dispose d’un potentiel en ressources en superficie cultivable, eau et animale qui peuvent être mises en valeur pour développer les sources d’approvisionnement internes tant dans le secteur primaire (agriculture, élevage, etc.) que dans le secteur secondaire (industrie). Cela constitue un défi à relever en vue d’améliorer l’accessibilité aux produits (réduction des coûts et des délais de la CA par le rapprochement des sources) et la disponibilité des produits. Sur ce dernier point, un des défis à relever est de soutenir la mise en place du mécanisme naturel de transferts des produits (imposé par l’offre et la demande) des zones excédentaires vers les zones déficitaires.

c-Améliorer la logistique : le constat à ce niveau se résume à l’insuffisance des routes rurales, la vétusté du parc automobile, l’insuffisance des capacités de stockages dans certains marchés, dans certaines régions ainsi que dans les ports de transit des marchandises à destination du Niger. Cela implique l’utilisation des MIT pour la livraison au dernier kilomètre malgré les risques y associés, l’augmentation des coûts des transports et des délais d’acheminement des produits, la faible rentabilité des prestataires logistiques et par conséquent la faiblesse des investissements privés dans le secteur, etc.

5-Propositions d’actions

Les propositions d’actions sont issues des défis à relever et classées en deux catégories. Actions majeures

Le tableau ci-dessous présente les actions majeures proposées par défi relevé.

5.1-Tableau n°6 : Actions majeures

Défis	Actions majeures
Améliorer la gouvernance et la coordination	Maitriser les données statistiques pour agir en faveur d’une chaîne d’approvisionnement efficace.
	Créer un mécanisme de concertation entre les différents acteurs de la CA.
	Moderniser le secteur de la logistique et de la chaîne d’approvisionnement.
	Améliorer la production agricole et animale.

Review University Without Borders for the Open Society (RUFSO)

ISSN: 2313-285X Volume :23, Issue : 26, February 2021

Content available at www.rufso.org

Développer les sources d'approvisionnement internes	Développer l'industrie (agro-alimentaire en particulier).
Améliorer la logistique	Améliorer les infrastructures routières et les moyens de transport.
	Multiplier les infrastructures de stockage dans les zones rurales en particulier.
	Améliorer le passage aux niveaux des frontières.

5.2- Actions spécifiques

Le tableau n°7 ci-dessous présente les propositions d'actions spécifiques relatives aux actions majeures du défi « améliorer la gouvernance et la coordination ».

Review University Without Borders for the Open Society (RUFSO)

ISSN: 2313-285X Volume :23, Issue : 26, February 2021

Content available at www.rufso.org

Actions majeures	Actions spécifiques	Responsable	Structures Associées
Maitriser les données statistiques pour agir en faveur d'une chaîne d'approvisionnement efficace	<ul style="list-style-type: none"> Créer un organe indépendant de collecte et de suivi des données logistiques relatives à la chaîne d'approvisionnement globale à l'image du SIMA et du SIMB en ce qui concerne les prix des céréales et du bétail. 	MT	SIMA, SIMB, INS...
	<ul style="list-style-type: none"> Définir des indicateurs de performance cohérents et facilement mesurables en vue d'une meilleure prise de décision. 	MT	SIMA, SIMB, INS
Créer un mécanisme de concertation entre les différents acteurs de la CA	<ul style="list-style-type: none"> Renforcer la coordination des actions des différents intervenants dans la CA à travers le DNP-GCA et le MAH/GC. 	MAH/GC	DNP-GCA, MT, MC/PSP, OPVN, PTF...
	<ul style="list-style-type: none"> Impliquer les organisations socioprofessionnelles (des transporteurs par exemple) en amont dans le processus de prise de décision afin de faciliter l'application de ces décisions. 	MT	CCIN, OP
	<ul style="list-style-type: none"> Développer des actions de formation et de sensibilisation sur les enjeux logistiques auprès des importateurs à travers les ateliers, les séminaires, les forums, etc. 	MT	CCIN, OP...
Moderniser le secteur de la chaîne d'approvisionnement	<ul style="list-style-type: none"> Recruter des profils « logistique » et « supply chain management » dans le secteur public pour une meilleure prise en charge des défis de la CA. 	MFP	MT, MAH/GC

ment logistique	et	<ul style="list-style-type: none"> Renforcer les liens existants entre les entreprises et les établissements d'enseignement (professionnels notamment) à travers des allègements (fiscaux par exemple) pour les entreprises finançant les contrats d'apprentissage, d'alternance, les stages, etc. 	CCIN	MFP/T, FAFPCA, ECOLES...
		<ul style="list-style-type: none"> Accompagner la structuration des PME autour de solutions logistiques performantes par la promotion des meilleures pratiques (renforcement des capacités, mesures d'incitation fiscales, etc.). 	CCIN	MT, MF, OP...
		<ul style="list-style-type: none"> Réviser le cadre réglementaire en logistique – transport et l'appliquer. 	MT	CCIN, OP...
		<ul style="list-style-type: none"> Renforcer les capacités des transporteurs (en gestion des parcs, en comptabilités, etc.). 	MT	CCIN, OP
		<ul style="list-style-type: none"> Organiser les transporteurs en Groupement d'Intérêt Economique (GIE) pour une mise en commun des ressources facilitant l'accès aux prêts bancaires, l'accès au marché de fret, etc. 	MT	CCIN, OP...
		<ul style="list-style-type: none"> Dématérialiser les procédures en vue de simplifier les formalités de passage frontière. 	MF	MC/PSP, MT...

5.3-Tableau n°8 : Actions spécifiques relatives aux actions majeures du défi « améliorer la gouvernance et la coordination »

Le tableau ci-dessous présente les propositions d'actions spécifiques relatives aux actions majeures du défi « développer les sources d'approvisionnement internes ».

- Actions spécifiques relatives aux actions majeures du défi « développer les sources d'approvisionnement internes ».

Actions majeures	Actions spécifiques	Responsable	Structures Associées
Améliorer la production agricole et animale	<ul style="list-style-type: none"> Mécaniser le système de production agricole en facilitant l'acquisition des motopompes (prêts aux producteurs, suppression des taxes, etc.). 	MAG/EL	PTF, ONG, CAIMA, OP...
	<ul style="list-style-type: none"> Augmenter l'espace cultivable en luttant contre la désertification (travaux de récupération des terres, etc.). 	MAG/EL	ME, PTF, ONG, OP...
	<ul style="list-style-type: none"> Promouvoir le compostage pour augmenter la disponibilité des engrais sur l'ensemble du territoire, en qualité, à temps et au moindre coût. 	MAG/EL	PTF, ONG, OP...
	<ul style="list-style-type: none"> Définir et mettre en œuvre la politique fourragère du Niger en vue de permettre l'amélioration de la production laitière du Niger. 	MAG/EL	PTF, ONG, OP...
	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'accès à l'eau au cheptel dans les zones les plus reculées du Niger en réalisant les forages, les mini-AEP (Adduction d'Eau Potable offrent plus de quantité et de qualité d'eau). 	MH	MAG/EL, PTF, ONG, OP...
	<ul style="list-style-type: none"> Appuyer les producteurs agricoles dans la mise en place des systèmes d'irrigation appropriés (formation, etc.). 	MAG/EL	ONG, OP...
	<ul style="list-style-type: none"> Impliquer les banques pour faciliter aux producteurs agricoles l'accès aux prêts. 	MF	MAG/EL, PTF, ONG,

Review University Without Borders for the Open Society (RUFSO)

ISSN: 2313-285X Volume :23, Issue : 26, February 2021

Content available at www.rufso.org

			APBEF, OP...
	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en œuvre le Plan de Réforme du Secteur des Engrais au Niger. 	MAG/EL	CAIMA, MCC...
	<ul style="list-style-type: none"> Pallier à l'irrégularité de la production agricole par le développement de la culture de contre-saison. 	MAG/EL	PTF, ONG, OP...
Développer l'industrie (agro-alimentaire en particulier)	<ul style="list-style-type: none"> Accompagner les industries agroalimentaires (réduction des coûts de facteurs : énergie, transport...et allègement des taxes). 	MI	MEn, MT, MF...
	<ul style="list-style-type: none"> Soutenir les chaînes de valeurs locales (pour le niébé, l'oignon, le souchet, le mil, le lait, etc.) par la promotion des entreprises de transformation des produits locaux. 	MI	MC/PSP, MAG/EL, MF, CCIN...
	<ul style="list-style-type: none"> Promouvoir des « Entreprises de Services et Organisations de Producteurs – ESOP » dont l'objectif est de développer l'agriculture familiale par la promotion de circuits agroalimentaires locaux compétitifs et rémunérateurs pour les petits producteurs. 	MC/PSP	MI, MAG/EL, MF, CCIN...

Le tableau ci-dessous présente les propositions d'actions spécifiques relatives aux actions majeures du défi « améliorer la logistique ».

5.4-Tableau n°9: Actions spécifiques relatives aux actions majeures du défi « améliorer la logistique ».

Actions majeures	Actions spécifiques	Responsable	Structures Associées
Multiplier les infrastructures de stockage dans les zones rurales en particulier.	<ul style="list-style-type: none"> Appuyer la construction des capacités de stockage dans les marchés. 	MAG/EL	OP, PTF...
	<ul style="list-style-type: none"> Développer davantage les systèmes de Banques Céréalières et de Maisons de paysan tout en mettant l'accent sur la formation des équipes qui les gèrent. 	MAG/EL	I3N, PTF...
	<ul style="list-style-type: none"> Produire et vulgariser, en langues nationales, un guide (manuel) de gestion des stocks des vivres à l'endroit des producteurs agricoles. 	MAG/EL	MC/PSP, OPVN
	<ul style="list-style-type: none"> Vulgariser et appuyer la mise en œuvre des dispositions du décret n°2018-458 PRN/MF du 06 juillet 2018 relatif à l'entrepôt, au récépissé d'entrepôt et au warrantage. Les avantages à tirer sont importants : la réduction des pertes post-récolte, l'augmentation des opportunités commerciales et l'accès au financement, la réduction de la fluctuation des prix, la meilleure évaluation de la production, des rendements et du planning, etc. 	MF	MAG/EL, I3N, OP, CCIN...

	<ul style="list-style-type: none"> Opérationnaliser le port sec de Dosso afin de combler l'insuffisance des équipements dans les ports de transit. 	MT	MEq, MF...
	<ul style="list-style-type: none"> Réaliser les plate – formes logistiques sur l'ensemble du territoire en vue d'optimiser les opérations de groupage (l'opération qui consiste à regrouper les produits appartenant à plusieurs expéditeurs pour un transport de masse en vue de réduire les coûts) et de dégroupages (l'opération qui consiste à dégroupier les produits après un transport de masse en vue de les distribuer à leurs destinataires) des produits. 	MT	MAG/EL, OPVN, OP...

Review University Without Borders for the Open Society (RUFSO)

ISSN: 2313-285X Volume :23, Issue : 26, February 2021

Content available at www.rufso.org

Actions majeures	Actions spécifiques	Responsable	Structures Associées
Améliorer les infrastructures routières et les moyens de transport	<ul style="list-style-type: none"> Mobiliser les ressources nécessaires pour la construction et l'entretien des infrastructures routières. 	FER	MEq, MP, MF, MAG/EL...
	<ul style="list-style-type: none"> Soutenir au niveau rural la production et l'acquisition des MIT qui favorisent la livraison au dernier kilomètre. 	MT	AFMA, CAIMA, PTF, ONGs...
	<ul style="list-style-type: none"> Soutenir les transporteurs dans le renouvellement du parc et dans sa gestion à travers des prêts, des formations, etc. 	MT	MP, MF, PTF...
Améliorer les conditions de passage au niveau des frontières	<ul style="list-style-type: none"> Poursuivre le plaidoyer auprès des autorités portuaires pour améliorer les conditions de transit des marchandises à destination du Niger. 	MT	CNUT, CCIN...
	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place un protocole d'urgence pour simplifier les formalités aux postes frontaliers et le contrôle des marchandises par les différents corps (Douane, Police, Gendarmerie, etc.) notamment pour les organisations qui interviennent dans le domaine humanitaire. 	MF	MT
	<ul style="list-style-type: none"> Poursuivre le renforcement des capacités des importateurs dans les pratiques du commerce international (l'utilisation des incoterms, les modes de règlements, etc.). 	CCIN	MF, CNUT, APB...

4.3. Dispositif National de Coordination Logistique (DNCL)

Le Niger dispose d'un Plan de Contingence National pour l'assistance humanitaire dont « l'objectif global est de mettre en place une réponse efficace/adaptée en temps réel et coordonnée afin de minimiser les conséquences humanitaires qui pourraient survenir lors d'une crise potentielle ».

Avant et pendant la crise, le Plan de contingence prévoit de mettre à la disposition des différents intervenants humanitaires une évaluation logistique (disponibilité des vivres, capacité de stockage, états des infrastructures, accessibilité, etc.). Le transport des vivres et non vivres est sous la responsabilité de l'OPVN et du PAM tandis que le stockage sur les lieux de distribution est sous la responsabilité des comités sous régionaux (mairie, préfecture, etc.) en collaboration avec d'autres partenaires.

Le dispositif logistique prévu par le Plan de Contingence n'est opérationnel qu'en cas de crise.

Le Dispositif National de Coordination Logistique (DNCL) proposé est un outil permanent de veille logistique pour les interventions humanitaires. Il regroupera les acteurs publics et les PTF ayant directement ou indirectement une influence sur les différents secteurs d'activités de la chaîne d'approvisionnement (production, achat, transport, stockage, importation, etc.) à savoir : le dispositif actuel de réponses aux crises (DNP/GCA et MAH/GC) ainsi que les Ministères en charge des questions techniques (Ministères en charge du plan, du commerce, des finances, des transports, etc.), les Agences des Nations Unies et les ONGs du secteur de réponse aux crises humanitaires. En effet, plusieurs de ces structures ne participent pas actuellement aux activités logistiques.

Le DNCL aura pour fonction de coordonner la mise en commun des compétences et des moyens logistiques des divers partenaires ; de développer une vision partagée de la chaîne d'approvisionnement et d'agir de façon concertée et coordonnée sur les éléments suivants : stratégie (sourcing fournisseurs, localisation des entrepôts, localisation des marchés, etc.), tactique (système de prévision et d'information, accompagnement de la production, etc.), opérationnels (stockage, MIT, retours, etc.).

Le DNCL élaborera aussi des stratégies ainsi que des plans d'actions pour (i) améliorer la gouvernance et la coordination des activités de la CA, (ii) limiter la fluctuation des prix et les surenchères sur le marché, (iii) limiter la dispersion des efforts, etc.

Review University Without Borders for the Open Society (RUFSO)

ISSN: 2313-285X Volume :23, Issue : 26, February 2021

Content available at www.rufso.org

Le mandat du DNCL peut aussi s'élargir au suivi des activités de ses membres conformément à ses orientations.

Le capital d'expérience que les membres du DNCL accumuleront à travers leurs relations avec les prestataires de la chaîne d'approvisionnement (producteurs, transporteurs, etc.) permettront de construire une base objective de connaissance du secteur de la chaîne d'approvisionnement sur les enjeux paraissant prioritaires à traiter par thème et/ou par zone d'intervention.

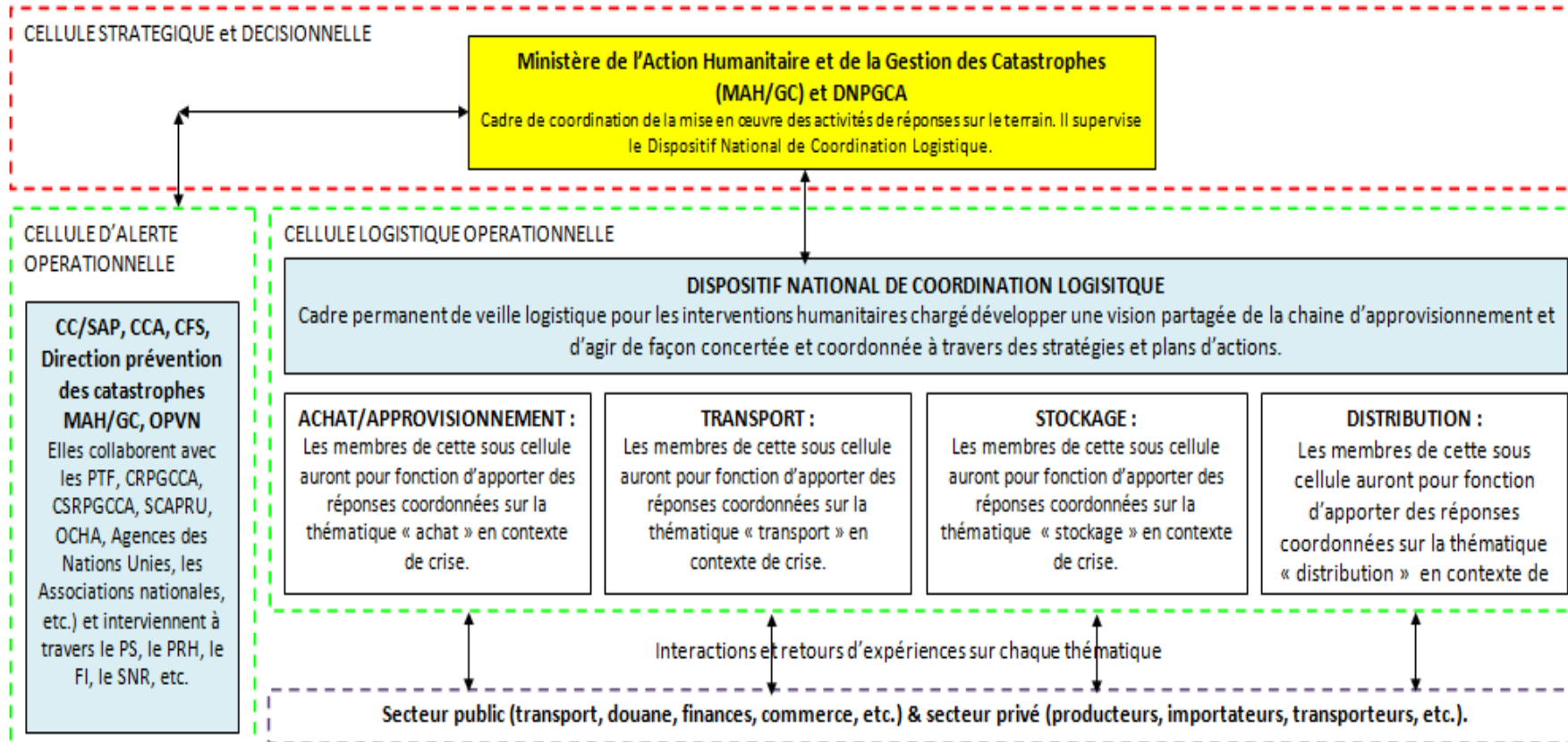
Cela permettra d'orienter les investissements publics et privés dans le secteur et de renforcer le plaidoyer auprès des Partenaires Techniques et Financiers du Niger.

Le DNCL travaillera en étroite collaboration avec les cellules du DNP-GCA (CC/SAP, CCA, CFS) et les directions du MAH/GC concernées.

La redéfinition des rôles peut être envisagée dans la mise œuvre du DNCL après concertation entre les différents acteurs concernés.

La figure ci-dessous présente le modèle du DNCL proposé.

5.5-Figure n°3: Schéma du Dispositif National de Coordination Logistique



CONCLUSION GENERALE

La présente étude qui vise l'amélioration de la chaîne d'approvisionnement des vivres et non vivres au Niger a été réalisée sur la base d'un diagnostic global du dispositif actuel de la **chaîne d'approvisionnement nationale. Les forces et les faiblesses** en relation avec les Objectifs de Développement Durable 2 (faim zéro) et 17 (partenariat) ont été dégagées. Ensuite, un schéma de chaîne un schéma de la chaîne d'approvisionnement nationale a été proposé.

Certains aspects de l'étude reste par conséquent à parfaire notamment l'évaluation de l'impact des coûts logistiques dans la chaîne d'approvisionnement ainsi que l'évaluation des besoins en formation des différents acteurs.

De l'analyse qui a été réalisée, il ressort que la production agricole nationale actuelle est irrégulière, insuffisante et mal répartie pour satisfaire les besoins du pays en vivres du fait des variations climatiques et du faible accès aux facteurs de production (semences, engrais, énergie, etc.) par les producteurs. Ceci pourrait compromettre l'atteinte de l'Objectif de Développement Durable 2 (faim zéro) sur le court terme si aucune action d'envergure n'est entreprise.

En effet, les rendements agricoles restent faibles et peu évolutifs pour envisager une productivité agricole suffisante.

Le taux d'accroissement du cheptel est insuffisant pour renverser la tendance ceci en raison de l'accès à l'eau limité dans plusieurs zones du Niger qui ne favorise pas l'accroissement constaté mais aussi des pratiques religieuses qui interdisent la consommation de certains animaux.

Par ailleurs, la production industrielle est quasi inexistante en dehors de quelques unités alimentaires (STA, NIGER LAIT, LAITIERE DU SAHEL...) qui opèrent dans des conditions pas toujours aisées (coûts élevés du transport, de l'électricité, fiscalité rigide...).

L'Initiative I3N « les Nigériens Nourrissent les Nigériens », le Plan de Développement Détaillé pour l'Agriculture en Afrique (PDDAA) et la Politique Agricole Commune de la CEDEAO ainsi que la Politique Agricole de l'UEMOA constituent des cadres de réflexions et d'actions dont la mise en œuvre aura un impact certain dans l'atteinte de la faim zéro.

L'implication concertée et coordonnée des Partenaires Techniques et Financiers est importante à cet effet en vue de limiter la duplication des efforts et l'utilisation inefficace des ressources à l'image de ce qui peut être relevé dans les systèmes d'approvisionnement actuels.

En définitif, la satisfaction des besoins en vivres et non vivres du Niger est conditionnée par l'amélioration des flux internes des produits à travers la promotion des mécanismes de transferts des produits entre les régions complétée par le soutien des approvisionnements extérieurs en produits non vivres notamment.

Dans les deux cas, cela renvoie à la problématique de transport, de la constitution des stocks de réserve, du passage au niveau des ports et des frontières, de la livraison au dernier kilomètre, de la stabilité financière des principaux acteurs concernés, etc.

Etant donné qu'une grande partie de la population vit dans des zones insuffisamment couvertes en routes, au fur et à mesure que l'on descend la chaîne d'approvisionnement des chefs-lieux de régions au village, l'offre de transport diminue en quantité et en qualité.

L'état des routes constitue l'un des principaux défis. Les véhicules de transport sont vétustes dans l'ensemble. L'accès au dernier kilomètre est très souvent assuré par l'utilisation des Moyens Intermédiaires de Transport. L'insécurité routière et l'insécurité civile s'ajoutent.

La non-application de la réglementation quant aux barrages routiers et les réglementations commerciales parfois rigides continuent de freiner la libre circulation des biens et des personnes sur les corridors depuis les ports de desserte du Niger jusqu'aux destinations finales.

Par ailleurs, les moyens financiers dont disposent les différents opérateurs de la chaîne d'approvisionnement sont insuffisants pour assurer le développement de leurs activités.

En effet, le faible pouvoir d'achat des producteurs les oblige à vendre des petites quantités de produits sur le marché à des prix relativement faibles.

Il est difficile aux paysans et aux commerçants de produits agricoles de bénéficier des prêts du système bancaire du fait de l'insuffisance des mécanismes de financement de l'agriculture. L'absence de l'assurance agricole ne favorise pas non plus la couverture des risques dans le secteur agricole.

Les prêts spécifiques pour renouveler le parc automobile ou pour construire des entrepôts sont d'accès difficiles. Aussi, les taux d'intérêts pratiqués par les établissements financiers sont jugés élevés.

Malgré toutes les contraintes climatiques et logistiques, le Niger dispose d'un potentiel en ressources en superficie cultivable, eau et animale qui peuvent être mises en valeur pour développer les sources d'approvisionnement internes tant dans le secteur primaire (agriculture,

élevage, etc.) que dans le secteur secondaire (industrie) pour aboutir, à terme, à l'atteinte des Objectifs de Développement 2 (Fam 0) et 17 (partenariat).

Les recommandations formulées dans cette étude visent ce principal objectif.

Le modèle type de la Chaîne d'approvisionnement que propose l'étude, a identifié et intégré un ensemble d'acteurs clés (producteurs / fournisseurs, publics et privés) à travers des chaînes d'approvisionnement collaboratives qui présentent l'avantage de la consolidation des activités qui réduirait les coûts logistiques globaux, la possibilité pour les différents acteurs de la chaîne à lever des fonds auprès des établissements financiers, etc.

L'interaction coordonnée des différents acteurs permettra d'optimiser les flux physiques et les flux financiers de la chaîne.

Dans ce modèle, les collecteurs ont un rôle important à jouer dans la mise en relation entre l'offre et la demande. Les Organisations des Producteurs ont également un rôle important à jouer, d'où la nécessité du renforcement de leur capacité afin qu'ils interviennent plus efficacement dans la chaîne d'approvisionnement que ce soit dans la reconstitution du stock ou dans la mise au marché des produits.

Aussi, la prise en charge efficace de la dimension logistique est essentielle. C'est ainsi que, pour les interventions humanitaires, il est proposé d'intégrer un Dispositif National de Coordination Logistique au sein du DNP-GCA de manière à assurer une veille logistique permanente.

A l'ère du numérique et des nouvelles techniques de l'information, des réflexions pourraient être ouvertes pour une approche centralisée de l'ensemble des acteurs au sein d'un Guichet Unique de Gestion des Crises.

Le Guichet Unique de gestion des crises alimentaires serait une sorte de Hub logistique qui devra permettre : une optimisation des flux, une collaboration intelligente entre les acteurs et une automatisation des actions. Tout le processus et l'ensemble des acteurs (publics et privés) intervenant dans la gestion des crises alimentaires seront gérés de manière optimale.

Bibliographie

Review University Without Borders for the Open Society (RUFSSO)

ISSN: 2313-285X Volume :23, Issue : 26, February 2021

Content available at www.rufso.org

- Africa Infrastructure Country Diagnostic, « *Infrastructure du Niger : une perspective continentale* », mai 2011.
- Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports publics, « Bulletin annuel des statistiques », édition 2018.
- Institut National de la Statistique, « Annuaire statistique 2013 – 2017 », édition 2018.
- Kouyaté K., Laouali Addoh S. et SAMAILA A., « Etude sur le commerce des céréales au Niger », juin 2002.
- Ministère des Transports, « annuaire statistique 2013 – 2017 », édition 2018.
- Ministère des Transports, « Etude de développement des Moyens intermédiaires de Transport et des services de transport en zone rurale », 2016.
- Ministère des Transports, Ministère de l'équipement, « Etude de faisabilité de la navigabilité sur le Fleuve Niger, Bief Ayourou-Gaya », 2016.
- Ministère des Transports, Ministère de l'équipement, « Stratégie Nationale des Transports 2017-2025 », 2018.
- Ministère du Plan, Niger, « Plan de Développement Économique et Social (PDES) 2017 – 2021 ».
- Programme de Politiques de transport en Afrique (SSATP), « *Le transport routier en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale* », Avril 2018.
- REDES, « Rapport final : revue stratégique nationale faim zéro du Niger », 2019.
- Système d'Information sur les Marchés Agricoles (SIMA), « Etude pour établir une situation de référence pour les stocks des privés et institutionnels au Niger », 2016.

Site web

www.anacniger.org/fr/aerodromes/

www.dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.6+Niger

www.portdecotonou.com

www.togo-port.net/installation-pal/quais-port-autonome-lome/