Silence! On dépense.

Sunday 02 août 2015



Le 26 Juin 2015, le Président nigérien a procédé au lancement de la construction du 3ème échangeur de la ville de Niamey et a par la même occasion confirmé le projet d'un 4ème échangeur au niveau du Rond-point des Armés toujours à Niamey. Ces échangeurs, dont le premier situé au niveau du rond-point Mali Béro a été inauguré le 17 septembre 2013, rentrent dans le cadre du programme "Niamey Nyala", ou Niamey la coquette en Français, qui vise, selon le Président de la République, à faire de Niamey la capitale dont « les Nigériens ont toujours rêvé »[1].

Des voix se sont élevées au Niger pour dénoncer les investissements faits dans ces échangeurs qui seraient en décalage avec les priorités des populations[2].

Les arguments avancés pour justifier la construction de ces échangeurs sont principalement de décongestionner le trafic urbain dans le centre-ville, irriguer et desservir les nouveaux quartiers tout en améliorant l'esthétique de la ville. Ces arguments sont certes louables lorsque l'on prend en compte les embouteillages de plus en plus fréquents et longs dans la ville de Niamey qui voit son parc automobile croître de manière fulgurante. Par exemple, le projet de l'échangeur Diori Hamani se propose de réduire le délai de traversée du Boulevard de l'Indépendance de 20 à 5 minutes et de sécuriser les usagers et les riverains de la zone de Katako[3]. Pour qui a déjà conduit sur cette route, il n'a probablement pas gardé de bon souvenir entre le temps passé dans l'embouteillage, les nids

de poule, la foule, les brouettes, les étalages qui débordent sur les voies et le manque de parking. Les clients en viennent à réduire au minimum leur venue au marché de Katako. Décongestionner et rendre attractive cette zone commerciale est donc une réelle priorité. Du point de vue de l'utilité perçue, il est difficile d'en dire autant pour l'échangeur Mali Béro. D'autre part, il faut aussi reconnaître que les échangeurs sont à la mode depuis près d'une décennie dans les pays de la sous-région. Bamako, Ouagadougou, Cotonou, Lomé, Abidjan, Dakar, N'Djamena[4], toutes se sont lancées dans une course à l'embellissement. Seule Niamey était en reste.

Mais est-ce que construire des échangeurs constitue la façon optimale de résoudre ces problèmes de trafic et d'embellissement de la ville de Niamey ? Cette question mérite d'être posée malgré la nervosité que manifestent les autorités nigériennes à l'égard de toute remise en cause de la pertinence de leurs actions. Les 3 premiers échangeurs sont soit achevés ou en cours de construction et donc il n'y a pas de retour arrière possible. Mais le débat est utile pour que soient mieux orientés les prochains projets du gouvernement et, en général, l'utilisation optimale de nos ressources limitées pour obtenir les impacts de développement que nous visons tous.

Alors, est-ce que construire des échangeurs est la meilleure façon de résoudre les problèmes de transport et de voirie de la ville dans un souci d'optimisation de nos ressources?

Tout d'abord, les échangeurs nous coûtent de plus en plus chers et commencent à nous entrainer

dans une spirale de la dette. Le montant des investissements consacrés aux trois premiers

échangeurs de Niamey est d'environ 83,7 milliards de FCFA soit respectivement :

-Echangeur Mali Béro : 15 310 708 291 FCFA TTC[5] entièrement sur le budget de l'Etat, lancé le 18 juillet 2011 et inauguré le 17 septembre 2013;

- Echangeur Place des Martyrs : 26 774 719 940 FCFA TTC[6] entièrement sur le budget de l'Etat lancé le 18 février 2014 pour 24 mois;

-Echangeur Diori Hamani : 41 614 280 769 FCFA TTC[7] cofinancé par la BOAD (15 milliards), la BOA-Niger et l'Etat du Niger ; lancé le 26 juin 2015 pour 27 mois.

On remarquera qu'à chaque nouvel échangeur, l'ambition et la facture augmentent. Et plus

inquiétant, avec le 3ème échangeur on s'endette avec des ressources non concessionnelles pour un

projet qui ne ramènera pas de recette directe destinée au remboursement des prêts.

Ensuite, les échangeurs ont un coût d'opportunité important pour le Niger, particulièrement en considérant toutes les alternatives qui pourraient avoir le même impact voire plus. Même si nous ne disposons pas des éléments pour juger du coût des échangeurs relativement à la norme de travaux similaires, une lecture rapide de quelques projets d'échangeurs dans la sous-région nous laisse voir que les coûts varient fortement en fonction de l'ambition du projet et des travaux inclus. Néanmoins, en termes de coûts d'opportunité, ces 83,7 milliards pourraient être utilisés non seulement pour résoudre le problème de congestion du trafic, servir l'objectif d'embellissement de la ville mais aussi pour beaucoup plus.

D'après le Ministère de l'équipement dans un rapport publié en Juin 2014[8], le coût moyen pour construire 1km de route bitumée au Niger sur la période 2000-2010 a été d'environ 173 millions de FCFA. C'est ainsi à la construction de plus de 480 km de routes bitumées qu'auraient pu servir les 83,7 milliards consacrés jusque-là aux échangeurs.

Aménager, bitumer les voies et réaliser les réseaux d'assainissement des quartiers alentour des carrefours cibles à Niamey aurait permis d'avoir bien plus d'impact sur le trafic, la salubrité et l'activité économique. L'Institut National de la Statistique (INS) fait état de 82 km de routes bitumées en 2013 à Niamey[9]. Beaucoup de pôles d'activité économique à Niamey restent mal aménagés et mal connectés. Prenez le marché de bétail de Tourakou ou celui à côté de HabouTagui Dar Es Salam. Ces marchés sont desservis par des voies en latérite crevassées et n'ont ni parking ni réseau d'assainissement aménagé. Avec la saison des pluies et ses eaux stagnantes et boueuses, joindre ces poumons économiques est un vrai défi. Mieux, prenez les alentours du Grand Marché, parkings insuffisants, ruelles impraticables… L'investissement de l'échangeur Diori Hamani pourrait servir à aménager et viabiliser à la fois le marché de Katako et les 3 autres cités ci-dessus.

Aussi, en comparaison aux 83,7 milliards consacrées aux échangeurs, le gouvernement a consacré environ 18 milliards de FCFA pour la première phase du projet d'aménagement et de bitumage des voiries urbaines de Niamey qui consiste au bitumage et à l'aménagement de 21,8 km de voies. Le programme complet vise le bitumage et l'aménagement de 70 km de voiries urbaines de Niamey[10]. Nous remarquons qu'avec le chiffre de l'INS ci-dessus, le réseau de routes bitumées de Niamey va quasiment doubler. C'est là un programme ambitieux qui pourrait être très utile avec un impact important sur le développement si les travaux sont bien ciblés. L'effort mis sur les échangeurs aurait permis d'avancer plus sur ce dernier programme qui présente bien plus d'intérêt surtout s'il inclut l'aménagement des zones ciblées pour les échangeurs.

Enfin, beaucoup de questions sont prioritaires au Niger. Parmi la population, beaucoup pensent que l'embellissement de nos villes n'en est pas une. Et, je le pense aussi. L'embellissement de nos villes est important mais il doit provenir d'une bonne conception et planification des travaux prioritaires. Construire des monuments couteux à chaque carrefour de Niamey[11](5 milliards de FCFA prévus) alors que les quartiers périphériques manquent d'eau, que le paludisme fait encore des ravages suite au manque d'assainissement ou que les financements pour améliorer l'accès à l'électricité peinent à être bouclés[12]n'est pas de nature à susciter l'adhésion des populations ni à servir le développement économique du pays. Entre temps, les échangeurs de Niamey ont fait des émules dans les régions avec les programmes Dosso Sogha (plus de 40 milliards de FCFA[13]), Maradi Kolliya, Zinder Saboua. Doter les régions d'infrastructures économiques et sociales est d'une importance capitale mais encore une fois, les infrastructures à financer doivent être choisies avec soin pour assurer le meilleur impact sur le développement de nos villes et des conditions de vie des populations. La rénovation des cases de passage présidentielle ou des résidences des Gouverneurs n'est certainement pas la meilleure façon d'obtenir un impact significatif et durable sur le développement.

Plus généralement, le Niger a profité de beaucoup d'entrées de revenus ces dernières années notamment grâce au début d'exploitation du pétrole et au regain d'intérêt pour le secteur minier (173 milliards de FCFA déclarés par le gouvernement pour 2012 dans le cadre de l'Initiative pour la

Transparence dans les Industries Extractives - ITIE[14]). Il faut aussi reconnaître que le gouvernement a consacré beaucoup de ressources dans les infrastructures y compris pour les secteurs sociaux. Mais ces dépenses n'ont pas réussi à créer les impacts de développement attendus par les populations ni même par les observateurs extérieurs du pays.

Ainsi, dans un rapport publié en Mars 2015[15], le FMI souligne que malgré leur augmentation significative, les dépenses publiques au Niger manquent d'efficacité et peinent à susciter un rattrapage au niveau de la productivité et du développement humain et cela même comparé aux autres pays de l'UEMOA. Au-delà de la question des échangeurs, c'est donc un débat très sérieux sur la pertinence, l'efficacité et l'impact réel des dépenses publiques au Niger qu'il nous faut mener. Ce sujet doit être au centre des débats pour les prochaines élections au Niger.

_____

[1] Discours d'investiture du Président Issoufou Mahamadou le 7 Avril 2011

[2] L'opposition et la société civile ont à différentes reprises critiqué la construction des échangeurs : voir notamment le Contre Bilan 2014 de l'opposition ou l'article «Niamey nyala : des caniveaux d'abord… des échangeurs ensuite » de Hassane Boukar publié par Alternative Espaces Citoyens.

[3] Voir Le Sahel Dimanche N°1609 du 19 Septembre 2014, page 2, Titre I et sous-titre 1.1

[4] Voir Bamako ou ici, Ouaga ou ici, Cotonou, Lomé, Abidjan ou ici, Dakar ou ici, N'Djamena

[5] Le Sahel N°8597 du 18 Septembre 2013, Page 3

[6] Le Sahel N°8813 du 22 Octobre 2014, Page 3

[7] Le Sahel N°8952 du 29 Juin 2015, Page 3

[8] Rapport national sur l'état de mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty 2003-2013

[9] INS, Annuaire Statistique 2009-2013

[10] Voir Sahel Dimanche N°1625 du 16 Janvier 2015 en pages 2 et 3

[11] Voir Le Sahel N°8914 du 22 Avril 2015, Page 2

[12] Voir Le Sahel N°8940 du 8 Juin 2015, Page 5

[13] Voir Le Sahel N°8843 du 15 Décembre 2014, Page 3

[14] Voir le rapport ITIE 2012

[15] Voir FMI (2015), Niger Selected Issues page 22-23

Commentaires



- Gestion publique
- Contenu CDC

URL source (Obtenu le *28/03/2024*): http://www.cridecigogne.org/content/silence-depense