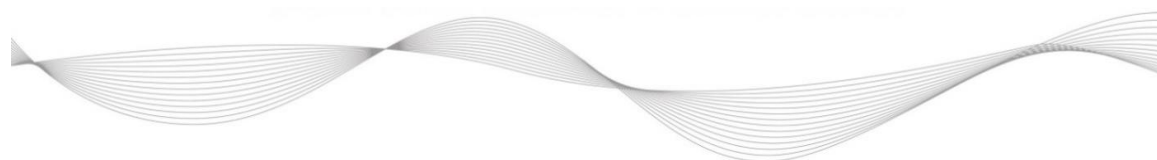


NIGER: PERSPECTIVES DES ENTREPRISES SUR LES OBSTACLES AU COMMERCE

DOCUMENT DE TRAVAIL – ATELIER DE
VALIDATION SUR LE TRANSPORT



Hôtel Radisson Blu, Niamey, Atelier des Parties Prenantes, Mercredi 23 Juin 2021

Index

Introduction.....	1
Résumé de l'enquête sur les obstacles au commerce au Niger.....	2
Objectif de l'atelier du mercredi 23 juin 2021	4
Obstacles les plus importants	4
Recommandations préliminaires.....	5
Recommandations d'actions prioritaires transversales.....	5
Recommandations liées aux obstacles provenant de réglementations contraignantes au Niger.....	6
Recommandations liées aux obstacles provenant de réglementations contraignantes dans les pays étrangers.....	8

Introduction

Pour le commerce international et l'accès aux marchés, les réglementations commerciales et les procédures connexes sont essentielles. Avec l'avènement de la régionalisation des chaînes d'approvisionnement et la réduction généralisée des niveaux tarifaires mondiaux, la maîtrise de l'information de ces réglementations et procédures est fondamentale pour les entreprises impliquées dans les procédures commerciales internationales.

Bien que de nombreuses réglementations liées au commerce existent à des fins légitimes, comme assurer la santé des consommateurs, la protection de l'environnement ou la sécurité nationale, elles peuvent représenter un obstacle au commerce et entraîner des coûts commerciaux importants.

De nombreuses entreprises, en particulier les petites, ne signalent pas les obstacles commerciaux auxquels elles sont confrontées ; ces obstacles commerciaux restent donc souvent « invisibles ». Par conséquent, les mesures commerciales appliquées par les pays partenaires ainsi que les charges intérieures ont un impact sur l'accès au marché et empêchent ces entreprises de saisir les opportunités créées par la mondialisation.

Les enquêtes de l'ITC auprès des entreprises sur les obstacles au commerce réglementaires et procéduraux visent à créer les éléments décisionnels dont les décideurs ont besoin pour réduire efficacement les coûts commerciaux liés aux réglementations commerciales et créer un environnement des affaires propice à un commerce inclusif.

Ce document présente l'expérience des entreprises en matière de réglementations commerciales au Niger et des procédures attenantes, dans le secteur des transports, met en évidence les préoccupations et entraves auxquelles ces entreprises sont confrontées, et rapporte l'avis de ces mêmes entreprises sur les solutions possibles pour réduire l'impact sur leur activité.

Les résultats de l'enquête alimentent à leur tour les mécanismes de dialogue public-privé et les consultations spécifiques des parties prenantes sur les mesures d'atténuation en cours ou envisagées. Portée ainsi à l'attention des décideurs, les préoccupations des entreprises impliquées dans le commerce transfrontalier deviennent la source d'élaboration de réformes réglementaires ou procédurales, ainsi que d'amélioration d'accès à l'information.

L'ITC a mis en œuvre des enquêtes sur les obstacles au commerce dans plus de 60 pays, impliquant des entretiens avec plus de 30 000 entreprises à ce jour. En Afrique de l'Ouest, les pays couverts sont la Guinée, le Bénin, le Sénégal, le Mali, le Burkina Faso et le Ghana. Néanmoins, le Niger demeure le second pays dans laquelle le volet service de l'enquête a été mis en œuvre, couvrant ainsi trois secteurs en particulier, le transport, les technologies de l'information et de la communication, ainsi que le tourisme. L'étude de cas du Niger permet la mise en exergue de certains obstacles partagés par les pays voisins, ou la spécificité nationale des difficultés rapportées par les entreprises.

Ce document donne un aperçu des résultats de l'enquête au Niger dans le secteur des transports, qui a été mise en œuvre entre Juin et Novembre 2019. Ce document présente aussi les recommandations qui feront l'objet des séances 'tables-rondes' de l'Atelier du 23 juin 2021.

Résumé de l'enquête sur les obstacles au commerce au Niger

Entreprises interrogées

57%

Fournisseurs de services de transport de marchandises

36%

Fournisseurs de services de gestion et d'intermédiation des transports

7%

Fournisseur de services auxiliaires aux postes de douane ou terminaux

Total des entreprises interrogées

77

Taille des entreprises interrogées

Micro-entreprises: 26%
Petites entreprises : 36%
Moyennes entreprises : 35%
Grandes entreprises : 3%

Région d'activité des entreprises

Niamey: 74% Maradi : 16%
Zinder : 6% Agadez : 1%
Diffa: 1% Tahoua : 1%
Tillabéri: 1%

Région d'activité principale des entreprises interrogées

Export UEMOA : 48% CEDEAO hors UEMOA : 29% Autres Afrique : 1% Europe : 13% Asie : 8%
Amériques : 1%

Entreprises qui font face à des obstacles dans leur activité commerciale

→ Entreprises qui exportent :

74%

des exportateurs de biens font face à des obstacles

54%

des fournisseurs de services font face à des obstacles

64%

des fournisseurs de services de transport font face à des obstacles

CEDEAO : 73%

Réglementations en cause Niger 62% CEDEAO : 17% Autres pays partenaires : 6% Pays de transit : 15%

→ Entreprises qui importent :

35%

des importateurs de biens font face à des obstacles

30%

Des fournisseurs de services qui importent des biens et services font face à des obstacles

39%

Des fournisseurs de services de transport qui importent des biens et services font face à des obstacles

Types de réglementations rapportées comme contraignantes

Cas des entreprises qui exportent des services (3 secteurs considérés)

Mesures fiscales : 29%

Exigences techniques : 21%

Licences, qualifications et entrée sur les marchés : 13%

Mesures de contrôle quantitatif : 12%

Cas des entreprises qui exportent des services de transport

Mesures fiscales : 38%

Exigences techniques : 26%

Mesures de contrôle quantitatif : 21% Licences, qualifications et entrée sur les marchés : 2%

Pourquoi ces réglementations sont déclarées contraignantes ?

La réglementation est trop stricte ou il est difficile de s'y conformer :	21%
La réglementation est contraignante en raison d'obstacles procéduraux :	40%
Les deux raisons entrent en compte :	38%

Obstacles procéduraux rapportés dans le secteur des transports

Retards: 32%	Frais et taxes anormalement élevés : 24%
Paiements informels : 18%	Procédures de contrôle inadéquates : 11%
Informations non diffusées de manière adéquates : 8%	

Où ont lieu les obstacles rapportés ?

Pour l'export de biens, les obstacles ont lieu à 43% au Niger et 50% dans le pays partenaire. Le reste (6%) a lieu à la fois au Niger et dans le pays partenaire ou relèvent de standard privés (1%).

Pour les exports des services, 61% ont lieu au Niger et 21% dans le pays partenaire. Le reste (13%) des obstacles ont lieu dans les pays de transit ou relèvent de standard privés (5%)

Pour l'export de services de transport, les obstacles ont lieu à **61% au Niger** et 21% dans les pays de transit. Le reste (18%) a lieu dans le pays partenaire.

Les obstacles au commerce des services dûs aux réglementations des pays partenaires ont lieu à 81% dans les pays UEMOA.

Partenaires de changement

Les institutions partenaires de changement dans la mise en œuvre de réformes réglementaires ou administratives, citées dans l'enquête sont le Ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Entreprenariat des Jeunes, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Niger, la Direction des Douanes, le Ministère de l'Industrie et des Mines, la Direction Générale des Impôts, le Ministère du Transport, le Ministère de l'Agriculture et de l'Élevage, etc.

Autres résultats de l'enquête

L'enquête a montré qu'un tiers des entreprises dans le secteur des transports emploie des femmes. Environ 28% des entreprises emploient au moins pour un tiers des employés, des femmes.

L'enquête a aussi montré que les entreprises de transport nigériennes sont, dans leur grande majorité (99%) ni gérée ni détenue par une ou des femme(s).

Objectif de l'atelier du mercredi 23 juin 2021

Basés sur les résultats de l'enquête, l'Atelier porte sur la validation de recommandations et la mise en place d'une feuille de route d'actions concrètes pour réduire les coûts commerciaux liés aux réglementations contraignantes rapportées par les entreprises dans le secteur des transports.

Les recommandations proposées à la validation sont des recommandations basées sur les consultations bilatérales avec les parties prenantes antérieures à l'Atelier, aux propositions provenant du secteur privé et de la « Table-ronde régionale de haut-niveau sur les Mesures Non-Tarifaires » au niveau de la CEDEAO.

Par le biais d'une approche collaborative, les parties prenantes valideront ces recommandations et pourront élaborer ensemble d'autres solutions pour surmonter les obstacles commerciaux réglementaires et procéduraux sans compromettre l'objectif légitime des mesures.

Les deux étapes proposées pour l'atelier sont donc :

1. **Présenter les obstacles réglementaires et procéduraux** qui entravent le commerce nigérien dans le secteur des transports (session de la matinée);
2. Valider les recommandations, proposer éventuellement de nouvelles recommandations et **établir une feuille de route d'actions concrètes à mettre en œuvre** pour éliminer les obstacles au commerce nigérien et une feuille de route pour leur mise en œuvre (session de l'après-midi).

Ce document présente, à continuation, les obstacles les plus importants, et les recommandations.

Obstacles les plus importants

L'enquête sur les obstacles au commerce a soulevé de nombreuses et diverses réglementations contraignantes pour les entreprises nigériennes, et ce pour différentes raisons. Les tables rondes de l'Atelier traiteront des recommandations ayant trait aux obstacles commerciaux les plus rapportés.

Certaines recommandations sont en phase avec les conclusions de l'enquête sur les obstacles au commerce dans huit pays de la CEDEAO (autres que le Niger) menée en 2016.

Il convient aussi de noter que l'Atelier porte uniquement sur les questions liées au transport de marchandises. Les questions liées aux secteurs des TICs, du tourisme et celles liées aux marchandises ont été traitées précédemment lors d'ateliers spécifiques.

Classés par types de mesures, les obstacles les plus importants sont :

Obstacles liés aux mesures fiscales

1. Faible compréhension des mesures non-tarifaires chez les professionnels du transport routier.
2. Le coût de la lettre de transmission aérienne exigé par la SUMMA est jugé trop élevée pour les opérateurs de transport aérien nigériens.
3. Les transporteurs nigériens sont freinés par une taxe d'escorte à payer au guichet unique SONILOGA dont l'existence n'est justifiée par aucun texte.
4. Les transporteurs nigériens souffrent de droits de transit élevés pour les véhicules importés en provenance d'Algérie.

Obstacles liés aux exigences techniques

5. Les inspections et contrôles posent problème aux fournisseurs de services de transport (douane mobile, multiples contrôles injustifiés).

6. Les transporteurs nigériens ont une faible compréhension de la convention sur le tonnage à l'essieu (Regl 14 de l'UEMOA) nécessaire pour préserver la qualité des infrastructures routières.

Obstacles liés aux mesures de contrôle quantitatif (interdictions, quotas, monopoles)

7. L'accord bilatéraux d'usage du marché de transport au port de Cotonou non respecté.

Obstacles liés aux licences, et l'entrée sur le marché

8. Les procédures d'obtention des documents d'immatriculation auprès de SONILOGA sont longues et coûteuses pour les transporteurs nigériens.

Obstacles liés à l'environnement des affaires

9. Faible qualité du parc automobile requis pour le transport des marchandises.

Recommandations préliminaires

Les recommandations préliminaires ci-dessous proviennent de trois sources :

- Les consultations institutionnelles de l'ITC et du Ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Entreprenariat des Jeunes avec les institutions concernées par chaque résultat ponctuel de l'enquête. Il est à noter que ces séances de consultations bilatérales vont continuer à se tenir après l'Atelier du 14 juin 2021.
- Les suggestions d'action concrètes des entreprises interrogées lors de l'enquête. Ces suggestions ont aussi été portées à la connaissance des institutions concernées lors des consultations bilatérales.
- Les recommandations issues de la « Table-ronde régionale de haut-niveau sur les Mesures Non-Tarifaires » en conclusion de l'enquête sur les obstacles au commerce menée en 2016 dans huit pays de la CEDEAO. Les recommandations de cette étude sont ici retenues si elles appliquent aux obstacles spécifiques au Niger.

Recommandations d'actions prioritaires transversales

1. Améliorer la transparence des réglementations et procédures et rendre l'information plus accessible pour les PME.
 - a. Organiser des séances de communication et de sensibilisation semestrielles à l'endroit de tous les acteurs ;
 - b. Mettre à disposition des acteurs l'adresse du site web de la Maison de l'Entreprise : www.mde.ne.
 - c. Utiliser les médias pour faire circuler l'information sur les nouvelles réglementations en vigueur ;
 - d. Faire adopter les textes d'application du décret 2019-270 du 24 mai 2019 fixant les conditions d'accès aux professions et activités du transport routier et des conditions de leur exercice, en particulier sur le cadre de formalisation et de professionnalisation des dirigeants et gestionnaires et des conducteurs professionnels, et par l'encadrement des professions d'intermédiaires de transport (commissionnaire de transport et courtier de fret).
2. Dynamiser le système d'alerte pour répertorier les contraintes rencontrées par les exportateurs dans leur activités transfrontalières.
 - a. Désigner points focaux dans chaque institution ;
 - b. Former les acteurs économiques par le personnel de la chambre de commerce qui est déjà formé à l'utilisation du MAOC.
3. Renforcer la capacité des entreprises à se conformer aux exigences des marchés.
 - a. Former les opérateurs économiques sur les exigences des marchés étrangers par l'ITC de concert avec le Ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Entreprenariat des Jeunes ;

- b. Perfectionner la culture de qualité au sein des entreprises et rendre certaines normes d'applications obligatoires ;
- c. Mettre en place un système de management de la qualité ;
- d. Etablir une faîtière (Fédération Nationale des transporteurs) qui a pour objectif de regrouper toutes les associations de transporteurs et dès lors offrir un interlocuteur privilégié aux autorités ainsi qu'aux partenaires privés.

Ces trois recommandations d'action prioritaires correspondent aussi aux recommandations effectuées au niveau régional lors de la précédente étude concernant huit pays de la région.

Recommandations liées aux obstacles provenant de réglementations contraignantes au Niger

Les actions concrètes liées à chaque recommandation ont été établies lors des tables-rondes de l'atelier du 23 juin. Certaines actions concrètes avaient déjà été décidées lors des ateliers du 30 juin et du 8 juillet 2020 portant sur les marchandises et le transport.

Certaines recommandations spécifiques ont été formulées par la CNUCED et l'International Road Union dans le cadre de discussions avec le Centre de Commerce International en vue de l'atelier du 23 juin 2021.

Mesures techniques

4. Considérer le **respect des réglementations**, y compris communautaires, notamment le règlement 14 de l'UEMOA comme des instruments de facilitation du commerce, de la sécurité routière et du maintien des infrastructures créant des conditions qualitatives et harmonisées et permettant d'éviter des situations de distorsions de la concurrence ainsi que de réduire les externalités du transport routiers.
 - a. Appliquer strictement la feuille de route du règlement 14 ;
 - b. Poursuivre la vulgarisation auprès des acteurs de la chaîne du secteur des transports du règlement 14 ainsi que les textes y afférant ;
 - c. Créer dans la réglementation nigérienne un délit destiné aux donneurs d'ordre qui incitent les opérateurs des services du secteur à transgresser les réglementations ;
 - d. Mettre effectivement en œuvre par l'Autorité de Régulation du Secteur des Transports du Niger (ARST) le mécanisme de concertation prévu lors de la création de la structure en 2019.
5. **Considérer l'amélioration du système de transport multimodal** (infrastructure et service) et de connectivité afin de promouvoir le commerce et développement.
 - a. Evaluer la performance (économique, environnementale et social) du secteur ;
 - b. Définir les opérateurs ou entités-clés qui vont permettre de répondre aux problèmes soulevés par l'évaluation ;
 - c. Adapter les délais de franchises de retour des containers au temps réel du transport ;
 - d. Organiser la restitution rapide des cautions une fois que le container est restitué ;
 - e. Préciser auprès des acteurs le moment où débute la surestarie ;
 - f. Organiser des séances de sensibilisation auprès des importateurs, pour que l'ensemble des documents nécessaires soient disponibles à réception du container (même chose à la frontière, même chose à destination) ;
 - g. Mener des formations pour les conducteurs à la conduite économique ;

- h. Poursuivre la mise en œuvre de la réforme de l'entretien routier et engager des mesures concernant l'amélioration de la qualité de carburants ;
 - i. Adopter une réglementation en matière de temps de conduite et de repos, qui pourrait être inscrite dans les conventions collectives ;
 - j. Améliorer l'état des camions par la réforme des contrôles techniques des véhicules - Programme d'assistance technique ;
 - k. Considérer la pérennisation du financement dédié à l'entretien routier au Niger ;
 - l. Poursuivre la mise en œuvre de la réforme de l'entretien routier, notamment par les mécanismes de financement appropriés au développement du secteur et de la stratégie (notamment à travers le financement partenariat public-privé – PPP).
6. Introduire et/ou **renforcer les mécanismes d'opérateurs agréés** pour les transporteurs routiers pour réduire le nombre de contrôle et d'inspection.
- a. Mener des enquêtes par rapport aux formalités pour pouvoir libérer les marchandises de manière plus rapide et efficace.
7. **Intensifier la sensibilisation** auprès des associations de transporteurs, aux différents obstacles rencontrés par les exportateurs de services.

Environnement des affaires

8. **Renforcer l'industrie du transport routier** au Niger afin qu'il devienne profitable.
- a. Formaliser et professionnaliser le sous-secteur du transport routier afin qu'il puisse devenir profitable.
 - Finaliser et adopter des textes d'application du décret 2019-270 sur l'accès et l'exercice des professions du secteur de transport routier ;
 - Poursuivre les appuis au Centre de Formations aux Techniques du Transport Routier CFTTR (accompagnement d'approche pédagogique, formation des formateurs, etc.) ;
 - Appuyer les acteurs dans leurs démarches administratives pour se constituer en société commerciale, afin d'exercer des activités de transport (transporteur, commissionnaire, courtier, etc...).
 - b. Poursuivre le programme de renouvellement/rajeunissement du parc automobile de transport de marchandises, comme instrument incitatif à la mise en œuvre de la réforme ;
 - c. Négocier une ligne de crédit auprès des banques pour le renouvellement du parc automobile de transport de marchandises.
9. **Améliorer la performance des corridors** pour des solutions intégrantes telles que développement des infrastructures, transit, facilitation du commerce et logistique entre les pays membres.
- a. Dynamiser et renforcer les négociations dans le cadre des accords bilatéraux de transport entre les pays de la région ;
 - b. Soutenir la mise en place d'un cadre de coopération pour améliorer la performance des corridors clés et afin faciliter le transport, le transit, et les échanges commerciaux entre les pays membres des corridors ;
 - c. Identifier les projets et réglementations ainsi qu'un programme des activités d'investissement et partenaires (notamment à travers les PPPs) visant à faire évoluer les corridors vers des corridors performants ;

- d. Harmoniser le contrôle au niveau des péages, en fixant un prix maximum pour les droits de passage, pour réduire le coût d'usage des corridors renchérissements des corridors ;
- e. Améliorer les postes de contrôle et les capacités des agents, ainsi que toute disposition utile pour optimiser le temps d'attente au niveau des postes de contrôle, de sécurité, etc. – tendre vers des postes-frontières à guichet unique ;
- f. Proposer une fiche de contrôle finale qui établit la liste des contrôles effectués, avec macaron.

Licences, qualifications et entrée sur les marchés

10. **Raccourcir les délais des procédures** liées à l'obtention de la carte grise et des plaques d'immatriculations auprès de SONILOGA.
 - a. Inviter SONILOGA à réduire les délais d'obtention de la carte grise et de la plaque d'immatriculation (une semaine) ;
 - b. Inviter le Ministère des Transports à veiller au respect de la délivrance des documents au niveau de la SONILOGA.

Mesures fiscales

11. **Prévoir un réajustement** du coût de la lettre de transport aérien (LTA) avec l'entreprise turque SUMMA pour l'aéroport de Niamey.
 - a. Inviter le Ministère des transports à approcher la SUMMA pour revoir à la baisse l'ensemble des tarifs appliqués à l'Aéroport de Niamey (DIORI HAMANI), impliquant la lettre de Transport Aérien. (Une concertation est nécessaire) ;
 - b. Inviter les partenaires de SUMMA pour discuter de la réduction des tarifs.

Recommandations liées aux obstacles provenant de réglementations contraignantes dans les pays étrangers

Mesures techniques

12. **Réduire la durée** des processus de vérification de la conformité des containers ainsi que leur sortie, au port de Lomé qui entraîne de nombreux retards pour les transporteurs nigériens.
 - a. Organiser des séances de sensibilisation du CNUT auprès des transporteurs pour discuter des modalités de vérification des containers.

Cette action a déjà été mise en œuvre avec les ateliers du CNUT du 14, 15 et 16 juin 2021.

Mesures de contrôle quantitatif (interdictions, quotas, monopoles)

13. **Établir des points d'information** permettant aux opérateurs d'obtenir des éclaircissements sur les formalités aux frontières.
14. **Recentrer les missions du CNUT**, ou mettre en place un système de contrôle automatisé pour faire respecter l'accord bilatéral de la répartition du fret 2/3 pour le Niger, 1/3 pour le Bénin.
 - a. Veiller au respect de la répartition du quota de fret de 2 tiers 1 tiers et mettre fin à la spéculation au niveau des ports par les nigériens ;
 - b. Mettre en œuvre le Mémoire de 2016 (définissant le contrôle du partage du fret).