

Le secteur ferroviaire au Nigéria

Le réseau ferré nigérian reste sous-dimensionné par rapport au territoire national et à la demande croissante de desserte. Trois millions de passagers auraient ainsi été transportés en 2018 soit une hausse de 16% sur un an. De plus, lorsque cela est possible le transport ferroviaire de fret constitue une solution rentable face au transport routier, sujet à la mauvaise qualité des routes et les problèmes d'insécurité. La dynamique de rattrapage de ces dernières années en matière d'infrastructures ferroviaires représente donc un potentiel relai de croissance pour le Nigéria, avec des prévisions de taux de croissance réel moyen à presque 7% pour les cinq prochaines années. Face à l'appel du gouvernement à combler le manque d'investissement dans le secteur, seules les entreprises chinoises semblent, jusqu'à présent, avoir réellement répondu présentes.

1. Le Nigéria se démarque par un système ferroviaire sous-dimensionné aussi bien par rapport aux besoins existants que par rapport à son histoire

Le Nigéria a aujourd'hui environ 4 000 km de voies ferrées (pour une superficie de 923,768 km²) contre 66 000 km pour l'Inde (superficie de 3 287 263 km²) ou 20 500 km pour l'Afrique du Sud (superficie de 1 221 037 km²). Le secteur ferroviaire au Nigéria est contrôlé conjointement par le ministère fédéral des Transports et les Etats fédérés, qui gèrent respectivement les projets d'infrastructure ferroviaire au niveau national et local. Ainsi, la société publique des chemins de fer (NRC) exploite exclusivement les chemins de fer au niveau fédéral. En revanche, la gestion de projets au niveau des Etats fédérés à l'instar du métro de Lagos, relève des agences des Etats fédérés concernés.

Qu'il s'agisse du transport de passagers ou de fret, ce mode de locomotion est sous-exploité : selon le Bureau nigérian des statistiques, le système ferroviaire aurait transporté 3 M de passagers en 2018. Si ce chiffre est en progression de 16% par rapport à 2017, il reste faible par rapport aux 15,5 M de passagers transportés en 1984. Le secteur laisse ainsi la place aux autres modes de transports, notamment au secteur aérien qui comptabilise 12,8 M de passagers intérieurs en 2018. Il en va de même pour le fret ferroviaire, avec seulement 300 000 tonnes transportées en 2017 contre jusqu'à 3 M de tonnes dans les années 1960 et les 72 Mt enregistrés pour le trafic maritime dans les ports nigériens. Près de 90% du commerce intérieur du Nigéria reposerait aujourd'hui sur le transport routier malgré un réseau insuffisamment développé et entretenu, causant congestion et coûts de transport plus élevés, sans compter des risques sécuritaires élevés.

L'infrastructure ferroviaire pâtit d'une faiblesse d'investissements pour sa maintenance et son expansion. En 2018, les dépenses en capital du ministère fédéral des Transports n'étaient que de 650 M EUR, dont seulement 170 M EUR pour les projets ferroviaires, avec des revenus générés de seulement 5 M EUR pour le transport de passagers et 1 M EUR pour le transport de marchandises. Ces chiffres sont à mettre en parallèle avec un besoin d'investissement estimé pour le secteur à 75 Mds USD selon la Commission nationale de planification et entre 35 et 45 Mds USD selon l'actuel ministre des Transports, Chibuike Amaechi.

2. Pour pallier à une capacité insuffisante, l'Etat fédéral entend moderniser le réseau ferroviaire à travers quelques projets clés

A ce titre, le plan de relance économique et de croissance (ERPG) mentionne la construction de deux lignes ferroviaires stratégiques entre Lagos et Kano (axe Nord-Sud) et Lagos et Calabar (ligne côtière).

Pour le premier projet, l'entreprise chinoise *China Civil Engineering Construction Corporation* (CCECC) s'est vue accorder en 2006 la construction de la ligne Lagos-Kano, lors d'un appel d'offre restreint. Faute de financement global, le projet fut planifié en plusieurs segments indépendants. La construction du premier segment, Abuja-Kaduna, a commencé en 2011 pour un coût de 874 M USD et a été achevée en 2016. En mars 2017, le gouvernement fédéral a entamé la construction du tronçon Lagos-Ibadan, long de 156 km qui devrait être mis en opération au dernier trimestre de 2019. Estimé à 1,5 Md USD, ce volet est financé à 85% par un prêt de la Banque d'import-export chinoise (Eximbank), l'Etat fédéral prenant à sa charge le reste. Enfin, le gouvernement fédéral a récemment signé un contrat de près de 6,7 Mds USD pour la construction du tronçon Ibadan-Kaduna également avec la CCECC, qui complèterait la construction de la ligne Lagos-Kano d'ici 2-3 ans. Par ailleurs, **le gouvernement fédéral entendrait conclure un prêt de 6 Mds USD avec l'Eximbank chinoise pour le tronçon Ibadan-Kano.**

Le second projet, également appelé « projet ferroviaire côtier », d'une longueur de 1385 km, desservira les principaux ports. Son financement n'étant pas complété, les modalités de sa construction future ne sont pas encore arrêtées. Le gouvernement fédéral prévoirait de mobiliser pour la première phase des travaux 2,3 Mds USD, dont 1,8 Md venant de prêts chinois et 500 M USD de financement de contrepartie de sa part.

A noter également, le gouvernement fédéral a choisi en mai 2017 un consortium dirigé par General Electric, comprenant SinoHydro, Transnet et APM Terminals, pour un projet de concession ferroviaire couvrant environ

3 500 km de lignes ferroviaires à voie étroite¹ existantes entre Lagos, Kano, Port Harcourt et Maiduguri. Estimé à 2,2 Mds USD, cet accord comprend aussi la fourniture de 10 locomotives et de 200 wagons. Dans le cadre d'un arrêt global de ses activités dans le rail nigérian, General Electric a depuis annoncé son retrait du projet en indiquant que Transnet reprenait la tête du consortium.

Il faut noter aussi la présence d'une multitude d'autres investissements de moindre ampleur au niveau national² avec, entre autres, la construction en partenariat avec l'entreprise CCECC de la « Central line », longue de 328 km et d'un cout estimé à 200 M USD, elle relie Ajaokuta (Etat de Kogi)-Itakpe (Etat de Kogi)-Warri (Etat du Niger). Elle a été complétée en octobre 2018.

Au niveau des Etats fédérés, le projet principal est celui du métro de Lagos. Dans le cadre de ce projet, 3 lignes de métro sont planifiées à court et moyen-terme, 7 lignes en tout à long-terme. Lancé en 2008, ce projet devrait voir sa première ligne, la Blue Line, inaugurée à la fin de l'année 2019. Le lancement d'un projet de monorail d'une valeur de 1 Md USD est aussi prévu avant la fin 2019. Antérieur à ces projets, le projet de métro léger d'Abuja, d'une longueur de 45 km, a démarré en 2007 et a été inauguré en Juillet 2018. Ce projet, construit par la CCECC, aurait totalisé 823 M USD, financé à hauteur de 500 M USD par un prêt de l'Eximbank et par l'Etat fédéral pour le reste. Par ailleurs, un contrat de 1,85 Md USD été signé en 2017 entre l'Etat de Kano et un consortium de filiales de la China Railway Construction (CRCC), pour la construction d'un réseau de tramway à Kano de 74 km ; l'Etat doit couvrir 15% du coût du projet, les 85% restants devant être financés par l'Eximbank. A noter aussi, la CCECC a signé en 2015 un accord avec l'Etat d'Ogun pour la construction d'un projet de transport en commun ferroviaire interurbain, d'une longueur de 334 km pour un coût estimé à 3,5 Mds USD ; cependant, les financements n'ayant pas encore été identifiés, le projet est à l'arrêt.

3. Si le potentiel du secteur ferroviaire y est fort, le Nigéria fait face à une insuffisance de financements pour profiter pleinement de son potentiel

L'ampleur du déficit des infrastructures de transport au Nigéria est telle que l'Etat ne sera pas en mesure de financer la majorité des projets nécessaires et continuera à dépendre fortement des financements étrangers. **Le gouvernement entend par ailleurs développer les partenariats publics-privés.** Cependant, des freins majeurs ralentissent cette dynamique, notamment une lisibilité législative encore défailante. L'adoption de la loi de 2016 sur les chemins de fer - qui sépare les fonctions d'opérateur et de régulateur du secteur ferroviaire et permet les PPP - est une étape importante dans l'action gouvernementale face à ce sujet. Plus fondamentalement, les projets peinent à démarrer notamment en raison des difficultés d'acquisition foncière et d'un environnement opérationnel difficile.

Compte tenu de la demande de desserte croissante venant des villes et des centres logistiques, le secteur ferroviaire présente des opportunités crédibles. L'infrastructure existante pour le transport terrestre de marchandises et de voyageurs laisse un marché nettement sous-desservi. Cette dynamique de rattrapage fait du secteur des infrastructures ferroviaires un potentiel relai de croissance pour le pays, avec des prévisions de taux de croissance réel moyen à presque 7% prévu pour les 5 prochaines années. En parallèle, **le gouvernement devrait continuer à pousser à terme l'ouverture du marché ferroviaire nigérian aux opérateurs du secteur privé et aux investisseurs,** ce qui constituerait une opportunité pour la filière ferroviaire française, en particulier pour la fourniture du matériel roulant ou les systèmes de signalisation et de gestion du trafic.

¹ Voies ferrées dont l'écartement des rails est inférieur à 1 435 mm

² La NRC a ainsi listé 10 voies ferroviaires pour lesquelles des études de faisabilité sont menées, à savoir les lignes Lagos - Benin City (Etat d'Edo) (300 km), la ligne à grande vitesse Lagos - Abuja (615 km) ; la ligne Ajaokuta - Abuja avec une ligne supplémentaire d'Ajaokuta à Otukpo (Etat du Bénin) (533 km) et la ligne Zaria (Etat de Kaduna) - Birnin Koni, au Niger (520 km). D'autres projets de voies ferrées sont envisagées comme la ligne Benin City - Aba (Etat d'Abia), avec une ligne supplémentaire d'Onitsha (Etat d'Anambra) - Enugu (Etat d'Enugu) - Abakaliki (Etat d'Ebonyi) (500 km) ; Ajaokuta - Abuja (280 km) ; Benin City - Obudu Cattle Ranch (Etat de Cross River) (673 km) ; une ligne Port Harcourt (Etat de Rivers) - Maiduguri (Etat de Borno) dont les premiers montants mentionnés s'élèveraient à 15 Mds USD ; une ligne Ikom (Etat de Cross River) - Obudu - Maiduguri ; et une ligne ferroviaire Kano (Etat de Kano) - Gamborugala (Etat de Borno).