

Ambassade de France au Nigeria
Antenne de Lagos - Service économique régional d'Abuja

NIGERIA

Le système ferroviaire au Nigeria

Le système ferroviaire nigérian est sous-dimensionné, sous-exploité et sous-financé. L'Etat fédéral tâche de multiplier les projets de modernisation et de construction de lignes dont la Chine apparaît, au travers de ses entreprises et financements, comme l'acteur central en raison de ses surcapacités industrielles. Les caractéristiques propres du secteur ferroviaire au Nigeria - coûts opérationnels et d'investissements élevés, manque de rentabilité, insécurité au Nord - dissuadent l'entrée sur le marché. Les entreprises françaises de construction et d'opération sont aujourd'hui peu présentes, tandis que le développement du ferroviaire urbain offre un fort potentiel.

I/ Le système ferroviaire est sous-dimensionné, sous-financé et concurrencé par la route

Le réseau ferroviaire nigérian s'établit à 4332 km de voiesⁱ pour une superficie de 923 768 km². Seule la ligne Lagos-Ibadan (137 km) est à double voie. La compétition intermodale, non régulée, contraint l'émergence du transport ferroviaire, peu compétitif face au transport routier, à l'origine de 90% du commerce intérieur. La mise en place d'une concurrence intermodale n'est pas débattue. Ainsi, les décisions d'investissement public gagneraient à être envisagées dans une approche plus intégrée. Alors que le Nigeria souhaite s'industrialiser et jouer un rôle majeur dans les échanges mondiaux et intra-africains, seuls deux ports sont reliés à des lignes ferroviaires et aucun aéroport ne l'estⁱⁱ.

Le transport par voies ferrées, qu'il s'agisse de fret ou de passagers, est sous-exploité et donc difficilement rentable, et les subventions au prix des billets sont un levier insuffisant. D'après le Bureau national des Statistiques (Annexe 2), le nombre de passagers en 2024 s'élevait à 3,1 M, et le volume de fret à 495 560 tonnes, alors que 15,5 M de passagers ont été transportés en 1984 et 3 M de tonnes ont été déplacées dans les années 1960. Outre son sous-dimensionnement et sa sous-exploitation, **le système ferroviaire nigérian est sous-financé** : 41,5 Md NGN (23 M EUR) sont alloués aux projets ferroviaires en 2025 sur ressources propres (hors prêts projets externes) alors que le besoin d'investissement est estimé à 75 Md USDⁱⁱⁱ.

II/ L'Etat tâche de développer les infrastructures ferroviaires à travers plusieurs projets...

Conformément au Twenty-Five year Railway Master Plan, l'Etat vise d'abord à (i) réhabiliter les lignes ferroviaires à voie étroite, (ii) construire des lignes ferroviaires à voie normale pour le fret et les passagers.

Deux axes, faisant partie de la Belt and Road Initiative chinoise, sont considérés comme stratégiques :

- **Axe Lagos-Kano** : l'entreprise chinoise *China Civil Engineering Construction Corporation* (CCECC) s'est vue accorder en 2006 la construction. Les segments Abuja-Kaduna et Lagos-Ibadan ont été respectivement achevés en 2016 et 2021. La construction des autres tronçons est en cours, notamment Kaduna-Kano^{iv}.
- **Axe Lagos-Calabar** : la China Railway Construction Corporation (CRCC) devait le construire après un accord en 2014, mais il a été suspendu par le président Buhari. Relancé en 2021, le projet est de nouveau suspendu.

Les **autres projets ferroviaires** majeurs aux **niveaux national et régional** sont :

- **Réhabilitation de la voie Port-Harcourt – Maiduguri** : remportée par la CCECC en novembre 2020 pour un montant de 3 Md USD. Seuls 6 km jusqu'à Aba ont été construits.
- **Construction de la ligne de fret et de passagers Kano-Maradi (Niger)** : débutée en 2020, pour 1,96 Md USD financée par la China Exim Bank, la Banque africaine de développement (BAD) et le groupe Banque mondiale (SFI), est réalisée par l'entreprise portugaise Mota-Engil qui a signé en 2021 un MoU avec

l'Etat fédéral. Il est à noter que Mota-Engil est détenue à 32,4% par la China Communications Construction Co. Ltd (CCCC), via la holding Epoch Capital Investments BV.

- **Projet d'une ligne à grande vitesse Lagos-Kano** : alors que les lignes à grande vitesse ne sont un objectif que pour 2043, ce projet demeure aujourd'hui à un stade très amont en termes de maturité.

III/ ... dont la Chine est l'acteur central en raison de ses capacités à être présente malgré le manque de rentabilité des lignes, et de ses surcapacités industrielles

Les entreprises chinoises construisent les lignes mais n'interviennent pas s'agissant de leur opération et maintenance. La Nigerian Railway Corporation (NRC), qui opère le réseau nigérian, connaît des **difficultés financières, le gouvernement fédéral ne pouvant offrir les garanties de recettes minimales** qui caractérisent la plupart des grands projets ferroviaires à participation privée^v. Ces **constructions financées par les acteurs chinois** permettent notamment **d'écouler la production liée à leurs surcapacités industrielles**^{vi}. Financés par des banques publiques chinoises, leur **rentabilité réelle reste opaque** et les considérations politiques semblent être au cœur de leur évaluation.

Les coûts d'investissement et d'exploitation très élevés, couplés aux risques liés à la gouvernance et à un faible volume de trains, dégradent la rentabilité des projets ferroviaires au Nigeria. S'assurer en amont de la solvabilité des emprunteurs est crucial, d'autant qu'elle a été très affaiblie par les fortes variations de ces dernières années du naira, pour les projets avec des recettes en monnaie locale. L'amortissement à long terme de ce type d'intervention, dans un contexte de risque-pays élevé au Nigeria, décourage les investisseurs privés. **En Afrique subsaharienne, seules les lignes de fret minier sont généralement rentables**, concentrant plus de la moitié du trafic en Afrique de l'Ouest et Australe (SFI). Seul le corridor Lagos (lié au port d'Apapa) – Kano, pour le fret, relancé en 2024 sur l'ancienne ligne étroite, pourrait offrir des opportunités de rentabilité en raison de sa centralité dans les échanges intra-Nigeria et de son importance politique, mais sous de nombreuses réserves et à un horizon très lointain^{vii}. **Les PPP de transport de passagers sont donc peu viables**, faute de rentabilité et de compétences locales pour l'exploitation et la maintenance^{viii}.

IV/ Les entreprises françaises sont absentes du secteur ferroviaire au Nigeria, mais les projets ferroviaires urbains pourraient présenter de nombreuses opportunités

L'objectif de développement de systèmes ferroviaires urbains dans toutes les villes de plus d'1 million d'habitants d'ici 2043 doit être suivi de près par les industriels français, sachant que le pays en compte déjà plus de 19 et connaît une forte hausse démographique^{ix}. Lagos et Abuja sont les seules à abriter des métros, bien que celui de la capitale connaisse de nombreux dysfonctionnements^x.

Après le retrait d'Alstom du projet de la ligne de métro Blue Line de Lagos en 2019^{xi}, de nouvelles opportunités pour nos industriels apparaîtront dès l'été 2026. La phase 1 de la Blue Line est entrée en service en 2023, sa phase 2 devrait l'être en 2026, et la Red Line a été finalisée en 2024. Si le Train Control System est bien chinois sur la Blue Line, il est censé être compatible avec d'autres standards. Jusqu'à présent, ces lignes sont temporairement exploitées par les entreprises de construction chinoises avec un volume de trains très faible (une dizaine par jour), mais des appels d'offre devront être effectués d'ici l'été prochain, au moins pour la Blue Line, pour l'opération et la maintenance des lignes, signe d'une ouverture internationale.

La construction de quatre autres lignes de métro est aujourd'hui à l'étude, avec une volonté réaffirmée des autorités de passer par un appel d'offre international (Annexe 3). De nombreuses entreprises françaises pourraient être intéressées par les différents segments (études, ingénierie, maîtrise d'œuvre, construction, systèmes ferroviaires et équipements, exploitation et maintenance, etc.).

NOTES DE FIN

ⁱ 3600 km de voies à écartement étroit et 700 km à écartement standard.

ⁱⁱ Les lignes existantes ne relient par exemple pas le nouveau port de Lekki. Seuls les ports d'Apapa (à Lagos) et de Port-Harcourt sont reliés à des lignes ferroviaires, bien que le dernier n'offre actuellement quasiment aucune connexion.

ⁱⁱⁱ Estimation de la Commission nationale de Planification. Toutefois, nombre d'investissements ne sont pas indiqués dans les budgets ministériels.

^{iv} La construction du tronçon Kaduna-Kano a été ralentie par le retrait de l'Eximbank du projet en 2020 (bailleur partiel des autres segments), remplacée par la China Development Bank en 2023.

^v La plupart des grands projets ferroviaires à participation privée reposent sur des garanties de recettes minimales, soit via des paiements annuels publics conçus pour combler le manque à gagner requis pour atteindre un seuil de rendement du capital, soit via des accords d'*off-take* signés entre le gestionnaire de l'infrastructure et les opérateurs tiers de trains.

^{vi} Source : [Comment la Chine peut se sortir du problème de surcapacité | Coface](#)

^{vii} Le corridor Lagos (lié au port d'Apapa) - Kano pour le fret, relancé seulement en 2024, pourrait offrir des opportunités de rentabilité s'il venait à atteindre un volume de 30 à 80M de tonnes par an (5% du marché), mais cela demeure pour le moment hypothétique et lointain au regard de volume de fret, de l'insécurité persistante dans le Nord, du manque de moyens et de l'absence de gestion de la concurrence intermodale. Le service de fret sur ce corridor n'a été qu'en 2024, mais il présente un potentiel économique élevé. L'augmentation de l'intensité d'utilisation des infrastructures réduit considérablement les coûts entre le puits et le port, mais au regard des chiffres du volume de fret, le ferroviaire est loin d'être compétitif. Pour cela, il faudrait dualiser la voie, allonger les trains, le nombre de wagons, tout en évitant de passer au tout électrique en raison de l'insécurité et des vols de caténaires (et les coupures et délestages électriques récurrents).

^{viii} Ainsi, malgré un MoU signé en 2024 avec la société britannique MPH Rail Development pour une ligne Port Harcourt–Enugu–Calabar–Abuja, le projet PPP a été abandonné.

^{ix} En 2050, selon les Nations Unies, la population urbaine nigériane approchera les 300 millions d'habitants sur un total de 450 millions d'habitants, soit un taux d'urbanisation de près de 70% (54% actuellement). Lagos, plus particulièrement, devrait compter 40 millions d'habitants d'ici 2050 contre 23 millions aujourd'hui.

^x Abuja est desservie par un métro léger constitué de 12 stations. Ouvert en juillet 2018, construit par la CCECC pour 823M USD, financé en partie par un prêt de l'Eximbank à hauteur de 500M USD, le métro avait fermé en 2020 en raison de la crise sanitaire avant de rouvrir en mai 2024.

^{xi} Alstom, en partenariat avec l'anglo-nigérian Planet Project, avait signé en août 2018, lors de la visite du président Macron, avec le gouvernement d'alors de l'Etat de Lagos (administration Akinwunmi Ambode), un contrat préliminaire pour la conception et la réalisation de la Blue Line (électrification, signalisation, fourniture de matériel roulant, projet de l'ordre de 400 M€ au total). Le contrat, devenu caduc en l'absence du versement de l'acompte demandé dans les mois suivants, avait été attribué par le gouverneur Sanwo-Olu à la CCECC immédiatement après sa première élection en 2019.

ANNEXE 1 : Carte des lignes et des projets ferroviaires au Nigeria produite par la China Civil Engineering Construction Company (CCECC)



ANNEXE 2 : Evolution des revenus et volumes transportés de personnes et de marchandises par la Nigerian Railway Corporation entre 2022 et 2023

	2021				2022			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Quantité de Passagers (Nombre)	424 460	565 385	696 841	1 027 772	953 099	422 393	500 348	1 337 108
Revenu généré par les passagers (Millions de Nairas)	892,47	1 083,8	1 811,5	1 909,7	2 077,8	586,7	715,1	1 154,7
Volume de fret (Tonnes)	10 511	42 782	61 062	53 946	39 379	-	33 312	53 136
Revenu généré par le fret (Millions de Nairas)	26,2	71,5	123,7	96,1	91	86	101,8	157,2

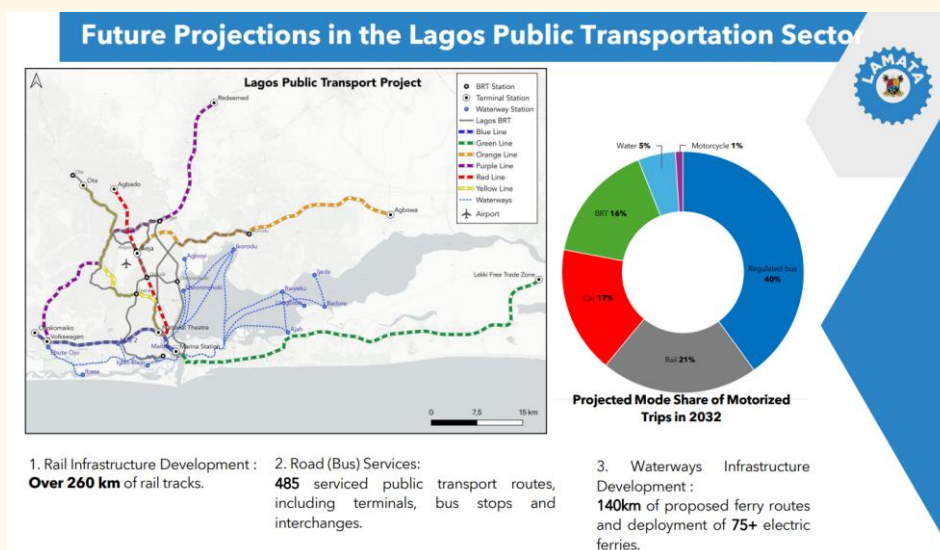
2023				2024				2025
Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
441 725	474 117	594 348	672 198	675 293	689 263	743 205	1 037 113	929 553
768, 4	1 100,9	1 489,2	1 067,9	1 420,9	1 686	1 695,2	1 916,3	1 951,8
56 966	56 029	81 963	119 286	160 650	143 759	96 401	94 750	181 520
34,2	18,7	119,2	393,7	607,3	537,4	412,6	391,6	657

Source : National Bureau of Statistics

ANNEXE 3 : Les futures lignes de métro de Lagos

- La Green Line, dont se chargera la *China Harbour Engineering Company* (CHEC) en PPP ;
- La Purple Line, qui se veut ouverte à de nombreux acteurs internationaux et pour laquelle la Banque Africaine de Développement a témoigné son intérêt pour la financer ;
- La Orange Line pourrait être ouverte aux acteurs internationaux ;
- La Yellow Line, la moins mature à ce stade.

Ci-dessous une carte représentant les futures lignes de métro de Lagos, ainsi que les projets de lignes de bus et de voies fluviales :



ANNEXE 4 : Liste programmatique des projets de modernisation et de construction ferroviaires au Nigéria au sein du Reviewed National Integrated Infrastructure Master Plan de 2020

Table 3.3 Nigerian Railway System

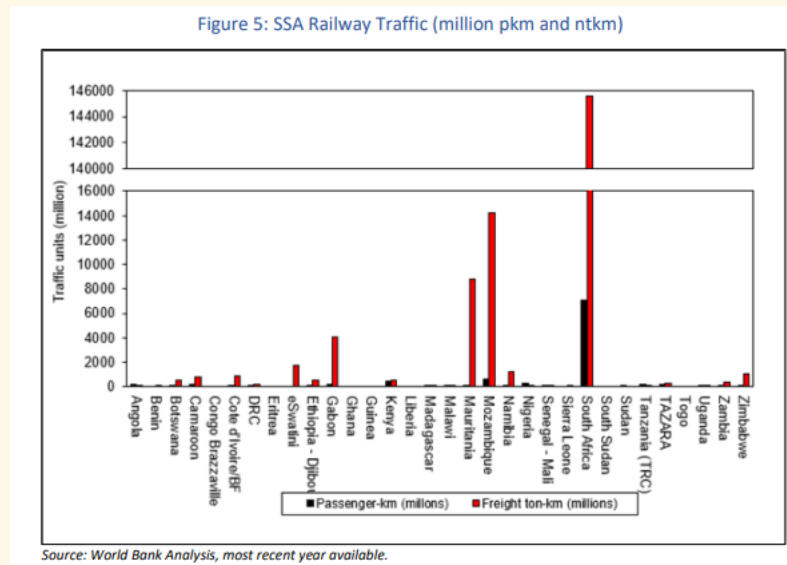
S/N	Section	Year Constructed	Distance	Type of Line	Status	Remarks
1	Lagos - Ibadan	1898 - 1901	193 km	Narrow Gauge	operational	Requires maintenance
2	Ibadan - Jebba	1901 - 1909	295 km	Narrow Gauge	operational	Requires maintenance
3	Kano - Baro	1907 - 1911	562 km	Narrow Gauge	operational	Requires maintenance
4	Jebba - Minna	1909 - 1916	225 km	Narrow Gauge	operational	Requires maintenance
5	Port Harcourt - Enugu	1914 - 1916	243 km	Narrow Gauge	operational	Requires maintenance
6	Enugu - Makurdi	1916 - 1924	220 km	Narrow Gauge	operational	Requires maintenance
7	Kaduna - Kafachan	1922 - 1927	179 km	Narrow Gauge	operational	Requires maintenance
8	Kafachan - Jos	1924 - 1927	101 km	Narrow Gauge	operational	Requires Rehabilitation
9	Kuru - Bauchi	1958 - 1961	166 km	Narrow Gauge	operational	Requires Rehabilitation

S/N	Section	Year Constructed	Distance	Type of Line	Status	Remarks
10	Bauchi - Gombe	1961 - 1963	155 km	Narrow Gauge	operational	Requires Rehabilitation
11	Gombe - Maiduguri	1963 - 1964	302 km	Narrow Gauge	operational	Requires Rehabilitation
12	Itakpe - Ajaokuta	1986 - 2020	277 km	Standard Gauge	operational	Newly Commissioned
13	Ajaokuta - Warri	1991 - 2020	275 km	Standard Gauge	operational	Newly Commissioned
14	Port Harcourt - Onne		19 km	Standard Gauge	operational	
15	Abuja (Idu) - Kaduna	2009 - 2016	186.5 km	Standard Gauge	operational	
16	Lagos - Ibadan (Double-Track)	2017 - date	156.5 km	Standard Gauge	Construction	93% Completed
17	Lagos - Apapa Port	2017 - date	6.516km	Standard Gauge		
18	Ibadan - Minna	To commence 2021	460 km	Standard Gauge	Aerial Survey Ongoing	Design and Preliminary Works ongoing
19	Minna - Abuja	To commence 2021	127 km	Standard Gauge		
20	Kaduna - Kano	To commence 2021	203 km	Standard Gauge		
21	Kano - Maradi (Niger Republic)	To commence 2021	212 km	Standard Gauge		
22	Itakpe - Abuja	To commence 2021	213 km	Standard Gauge		
23	Warri - Warri Town and Port	To commence 2021	214 km	Standard Gauge		
24	Branch line to Port Harcourt to Maiduguri:	To commence 2021				
a	Goniri - Gashua	216 km				
b	Elelenwa - Bonny Port	56 km				
c	Onne - Onne Port	8.7 Km				
d	Elelenwa - Owerri	85.4 km				
25	Coastal Railway Line: Lagos - Shagamu - Ijebu Ode - Ore - Benin City - Sapele - Warri - Yenagoa - Port Harcourt - Aba - Uyo - Calabar and Section from Benin City - Abudu - Agbor - Uko - Ogwashiukwu - Asaba - Onitsha	To commence 2021	1,402 km	Standard Gauge		

Source: Federal Ministry of Transportation.

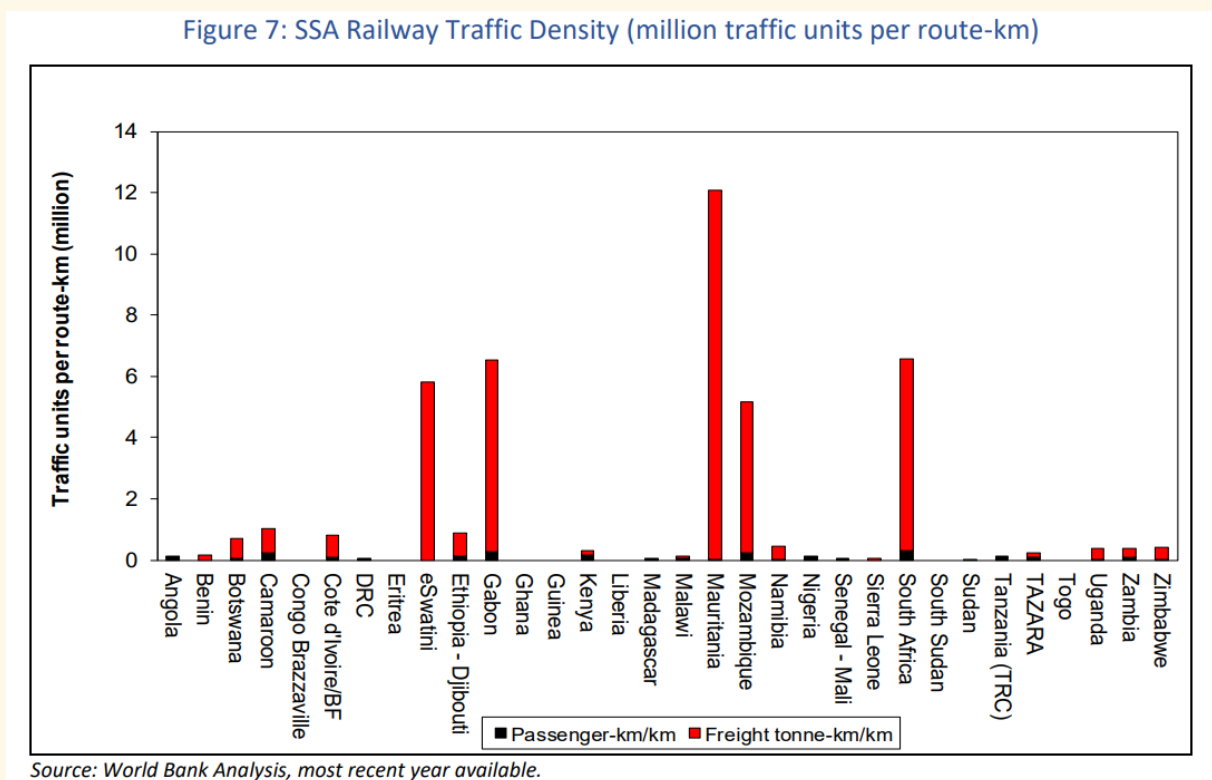
Nb : programmation établie en 2020, qui ne reflète pas nécessairement l'état d'avancement très hétérogène des projets.

ANNEXE 5 : Trafic ferroviaire de passagers et de fret en Afrique subsaharienne



Source : Modern Railway services in Africa : Building Traffic – Building Value (Banque mondiale, 2020)

ANNEXE 6 : Densité du trafic ferroviaire de passagers et de fret en Afrique subsaharienne



Source : Modern Railway services in Africa : Building Traffic – Building Value (Banque mondiale, 2020)