

Le transport portuaire au Nigéria

La voie maritime véhicule la quasi-totalité du trafic commercial au Nigéria, partagé entre 2/3 à l'import et 1/3 à l'export. Avec les ports d'Apapa et de Tin Can Island Lagos capte la moitié du commerce portuaire, mais fait face à un réel problème de congestion qui entraîne un déversement vers les pays voisins, comme le Bénin et le Togo. En réponse à ce blocage, plusieurs projets de ports en eau profonde et de zones franches¹ portuaires sont actuellement en cours, la plupart concentrés dans le sud-est du pays. Les entreprises françaises, CMA CGM et Bolloré Africa Logistics, tiennent une place stratégique dans le secteur avec l'acquisition en 2014 par la première de 25% du terminal à conteneurs du port de Lekki et l'obtention par la seconde en 2006 de la concession du terminal à conteneurs du port de Tincan pour vingt ans.

1. Etat des lieux des infrastructures portuaires nigérianes

En 2017, les statistiques portuaires nigérianes ont enregistré un trafic maritime de 72 millions de tonnes (Mt) et de 4 175 navires. Le secteur est en stabilisation depuis 2016, où l'on enregistrait 71 Mt pour 4 622 navires enregistrés. Cela reste loin du pic d'avant crise connu en 2014 à 85 Mt et 5 333 navires. Selon le Bureau nigérian des statistiques, la voie maritime véhiculait la quasi-totalité des exportations et 92% des imports du Nigéria en 2017. Historiquement, le trafic se fait pour environ 2/3 à l'import (équipement industriels, pétrole raffiné, produits chimiques, denrées alimentaires...) et 1/3 à l'export (composé pour 80% de pétrole brut) en volume. Les exportations de pétrole brut, comptant pour près de la moitié des échanges commerciaux, sont réalisées depuis des espaces spécifiques : jetées privées dans les grands ports du pays (notamment à Port Harcourt), terminaux portuaires spécialisés opérés par les principales compagnies pétrolières, ou directement depuis les plateformes offshore d'extraction.

Le pays compte six principaux ports, gérés par l'autorité portuaire NPA. Avec ses deux ports, Lagos capte la moitié du commerce portuaire : le port d'Apapa et le port de Tin Can Island, représentant respectivement 26% (19 Mt) et 22% (15,5 Mt) du trafic national en 2017. Port Harcourt, capitale pétrolière du pays, compte également deux ports : le port d'Onne et le port de Rivers, qui représentent respectivement 36% (26 Mt) et 5% (3,5 Mt) du trafic total. Le port d'Onne représente plus de 80% des volumes maritimes « sortants » des ports nigériens, ce qui s'explique par son rôle de plateforme d'exportation de pétrole brut. Les autres ports importants sont ceux de Warri (Etat du Delta) et de Calabar (Etat de Rivers) représentant respectivement 8% (6 Mt) et 3% (2,2 Mt) du trafic total. A titre de comparaison, les ports d'Abidjan (Côte d'Ivoire) et de Lomé (Togo) enregistraient en 2017 un trafic respectif de 22,5 Mt et 14 Mt.

Cette comptabilisation en tonnes du trafic maritime, seules statistiques fournies par la NPA, inclue tous les types de marchandises et s'avère biaisée par le volume des produits pétroliers (43 Mt). Le trafic de containers est estimé à 822 706 EVP et monopolisé par les ports d'Apapa (54%) et Tin Can (44%), les autres ports ne gérant qu'un trafic négligeable, confirmant ainsi le rôle de porte d'entrée commerciale du port de Lagos concernant les échanges de biens hors pétrole.

Au sein de l'industrie portuaire, la présence française est remarquable au niveau de l'opération des terminaux portuaires à travers deux acteurs clés, CMA CGM et Bolloré. En 2006, la NPA a attribué la concession du terminal à conteneurs du port de Tincan à Bolloré Africa Logistics pour une durée de 20 ans. En 2014, CMA Terminals (groupe CMA-CGM), 2^{ème} opérateur sur le marché des conteneurs au Nigéria, a acquis 25% du terminal à conteneurs du port de Lekki, racheté à l'opérateur philippin ICTSI. Autre présence française notable, le chantier naval West Atlantic Shipyard employant 400 personnes, situé à Port Harcourt et géré par le groupe Piriou, construit et répare tous types de navires jusqu'à 100 m de longueur, principalement pour les besoins de l'industrie pétrolière.

2. Les nouveaux projets d'infrastructures portuaires

Plusieurs projets de ports en eau profonde et de zones franches² portuaires sont actuellement en cours au Nigéria, le sud-est du pays concentrant la plupart de ces projets. Le principal projet actuellement en développement est un nouveau port en eau profonde, en cours de construction dans la Lekki Free Trade Zone, une zone franche située à 60 km de Lagos sur laquelle une centaine d'entreprises sont déjà implantées (majoritairement chinoises). Les travaux sont menés par la China Harbour Engineering Company (CHEC) et devraient s'achever en 2019. Le port assurera la gestion de 2,7 M de conteneurs par an et offrira un tirant d'eau maximal de 16,5 m. D'un montant de 1,5 Md USD, le projet est financé par l'Etat fédéral (20%), l'Etat

¹ Parmi les avantages fiscaux offerts dans les zones franches : exemptions de taxes fédérales et locales (dont le niveau varie au cas par cas), exemption de taxes à l'importation pour une variété de produits (notamment les biens d'équipement), possibilité pour l'entreprise d'être composée à 100% de capitaux étrangers, possibilité de rapatrier 100% du capital, des profits et des dividendes, absence de quotas d'expatriés, etc.

² Parmi les avantages fiscaux offerts dans les zones franches : exemptions de taxes fédérales et locales (dont le niveau varie au cas par cas), exemption de taxes à l'importation pour une variété de produits (notamment les biens d'équipement), possibilité pour l'entreprise d'être composée à 100% de capitaux étrangers, possibilité de rapatrier 100% du capital, des profits et des dividendes, absence de quotas d'expatriés, etc.

de Lagos (18,15%) et plusieurs investisseurs privés (61,85%) sur un modèle de PPP. Le port sera opéré par Lekki Port LFTZ Enterprise, dont le principal actionnaire est le groupe singapourien Toleram. Le tour de table financier n'a cependant pas encore été bouclé ce qui devrait provoquer un ralentissement des travaux, ceux-ci devant commencer avec les fonds propres du consortium.

D'autres ports de taille notable sont aussi en développement : à Badagry, toujours dans l'Etat de Lagos, le Badagry Ship Repair Marine Engineering Consortium (BSMEC) a lancé fin 2015 un projet de construction d'une zone franche pour un montant estimé à 4 Mds USD, comprenant un nouveau port en eau profonde (entre 13,5 m et 17 m), qui devait démarrer ses activités dès 2018. Le consortium est constitué d'entreprises nigérianes (dont Oando et Orlean invest) et d'une société anglo-hollandaise (APM Terminals). Cependant, le Master Plan de ce projet a été invalidé par la NPA qui a annulé le contrat et souhaite le réattribuer. Depuis, selon la directrice de la NPA, Mme Hajia Hadiza-Bala Usman, les promoteurs du projet auraient porté le sujet en justice. Il serait en cours d'arbitrage.

Autre projet important, initié en 2015 et estimé à 4,2 Mds USD, le port en eau profonde d'Ibaka (Etat d'Akwa Ibom), est toujours à sa phase d'étude et ne devrait pas être opérationnel avant 2019. Il devrait prendre la forme d'un PPP financé par l'Etat d'Akwa Ibom (20%), l'Etat fédéral (20%) et le secteur privé (60%), la concession ayant été accordé à un consortium composé du groupe Bolloré en charge de sa gestion et de PowerChina qui sera en charge de sa construction.

Il convient de citer également l'Olokola Free Trade Zone (OKFTZ), gérée et développée par OKDTZ Enterprise, un PPP impliquant les Etats d'Ondo et d'Ogun ainsi qu'IPEM (International Port Engineering and Management), groupe belge rattaché à la société Rent-A-Port. Initialement choisie par le groupe Dangote pour accueillir sa future raffinerie, la plus importante d'Afrique, cette zone a été délaissée au profit de la zone franche de Lekki suite à un désaccord avec les autorités des Etats d'Ondo et d'Ogun. Dans le cadre du plan de développement de la zone franche, les deux Etats ont pour ambition d'y faire construire un port en eau profonde, projet pour lequel ils sont actuellement à la recherche d'investisseurs.

Enfin, le ministre des Transports, Rotimi Amaechi, a annoncé en mai 2019 la validation du projet de construction d'un port à Warri (Etat du Delta) d'un montant de 3,9 Mds USD, ainsi que la construction d'une voie ferrée reliant Abuja-Itakpe-Warri. Cela s'inscrit dans un contexte où le port de Warri est en restructuration, considéré comme insuffisamment développé par rapport à son potentiel, le Bureau of Public Enterprises ayant même signé un accord de concession sur 25 ans de son Terminal B pour 101 M USD suite à l'échec de sa précédente concession lancée en 2006.

3. Perspectives du secteur portuaire nigérian

Historiquement, l'inefficience du système portuaire nigérian a constitué un frein au développement du commerce extérieur. Depuis 2006, afin d'en améliorer l'efficacité, le gouvernement fédéral a confié la gestion opérationnelle de ses 25 terminaux portuaires au secteur privé. Ils ont été concédés sur le modèle du « port propriétaire » (*landlord port*) : les opérations de gestion du fret sont confiées au secteur privé tandis que la NPA, qui conserve la propriété des ports, se concentre sur la gestion du foncier, le contrôle de la navigation et la planification. **Cette réforme a rendu possible la modernisation des infrastructures portuaires par apport de capitaux privés**, ce qui s'est notamment traduit par une réduction du temps moyen de rotation des navires³ de 25-30 jours en 2006 à 5 jours en 2015, ce chiffre ne devant pas augmenter au vu de la baisse du trafic depuis.

Selon la Banque mondiale, le Nigéria se situait au 117^{ème} rang sur 137 en termes d'infrastructures portuaires en 2017, en-dessous de la moyenne des pays d'Afrique subsaharienne. Les ports nigériens présentent un temps moyen d'immobilisation des conteneurs⁴ d'environ 3 semaines, contre 1 à 2 semaines dans les ports béninois, ghanéens et togolais. Les principaux facteurs à l'origine de cette inefficacité sont : le manque de capacité, un déficit d'infrastructures en termes de réseau routier et d'espaces de stockage, ainsi qu'un manque d'automatisation et de digitalisation des procédures administratives.

Enfin, l'absence de régulateur commercial du secteur laisse les opérateurs portuaires libres de faire passer les surcoûts logistiques engendrés par ces délais sur les compagnies de transport maritime et les importateurs. Pour ces raisons, une part importante des importations à destination du Nigéria sont captées par les ports des pays voisins comme le Bénin et le Togo avant de traverser la frontière par la route, souvent illégalement. La fermeture des frontières terrestres aux marchandises peut avoir des conséquences néfastes sur le commerce nigérian.

Les perspectives de croissance sont conséquentes sur le moyen terme. Sur la période 2017-2022, différents cabinets prévoient une croissance aux alentours de 5% du tonnage brut au port d'Apapa. **La congestion portuaire demeure le principal point de blocage pour la croissance future du trafic maritime à Lagos.** La question de l'accès routier aux ports est notamment cruciale. La connexion avec l'intérieur du pays est aujourd'hui considérée comme le principal défaut de compétitivité du trafic portuaire à Lagos, loin devant de possibles inefficiences dans la gestion du port. Le trafic est ainsi détourné vers d'autres ports, même ceux du Sud-Est avec le port d'Onne qui a ainsi investi 10 M USD dans son port de conteneur pour faire face

³ Temps entre l'arrivée du navire au port et son départ.

⁴ Temps entre l'arrivée du conteneur au port et son départ, après avoir été déchargé, inspecté par les douanes et chargé sur un autre véhicule de transports.

à cette demande. Cependant, l'arrivée du port en eau profonde de Lekki devrait atténuer ce risque. Pour accroître l'attractivité des investissements dans le secteur portuaire, le vice-Président Yemi Osinbajo, a publié un décret exécutif en 2017 visant à améliorer l'efficacité dans les ports du Nigéria comprenant diverses réformes: un emplacement unique pour les agences d'enregistrement des marchandises arrivant et quittant le port ; une suppression des agences non-essentielles et un fonctionnement ininterrompu des opérations au port d'Apapa.

Carte 1 - Principaux ports du Nigéria (source : Federal Ministry of Power, Works & Housing)

