

Les infrastructures portuaires au Nigéria

Plus de 5000 navires ont accosté au Nigéria en 2015, transportant un volume de 1,06 M EVP (entrées et sorties), soit le quart du trafic de conteneurs en Afrique de l'Ouest. Historiquement, le système portuaire nigérian a constitué un frein au développement du commerce extérieur, caractérisé par des temps de déchargement longs, des pratiques douanières frauduleuses et une capacité insuffisante. Afin d'en améliorer l'efficacité, le gouvernement fédéral a confié la gestion opérationnelle de ses 25 terminaux portuaires au secteur privé en 2006. Cette réforme n'a pas entraîné tous les progrès escomptés: selon un classement du World Economic Forum qui compare la qualité des infrastructures portuaires de 137 pays en 2016, le Nigéria se situe à la 116^{ème} position, en-dessous de la moyenne des pays d'Afrique subsaharienne (il était 111^{ème} sur 139 pays selon un classement de la Banque Mondiale en 2015). Pour cette raison, 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. Des projets d'envergure sont actuellement en cours, notamment dans le sud-ouest du Nigéria où le besoin de capacité portuaire est le plus important. Pour devenir attractif et se positionner comme point de desserte des pays de l'hinterland, le Nigéria devra également mener des efforts en matière de régulation des ports et de simplification des procédures douanières.

1. Etat des lieux des infrastructures portuaires nigérianes.

En 2015, la Nigerian Ports Authority (NPA), l'agence fédérale en charge de la gouvernance et de la gestion des ports du pays, estimait que le fret maritime s'élevait à 196 M t (tonnes métriques). Hors pétrole brut il s'élevait à 78 M t, dont environ 2/3 à l'import (équipement industriels, pétrole raffiné, produits chimiques, denrées alimentaires...). Les exportations d'hydrocarbures (90% des exportations totales) s'élevaient à 117,6 Mt (soit 60% du fret maritime). Elles 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 6 principaux ports, gérés par la NPA:

- 2 ports à Lagos : le port d'Apapa (ou Lagos Port Complex) et le port de Tin Can Island, qui représentent à eux-seuls 48% du volume total de fret (hors hydrocarbures) ;
- 2 ports proches de Port Harcourt : le port d'Onne et le port de Rivers, qui représentent 40% du volume total de fret ;
- le port de Warri dans l'Etat du Delta, représentant 10% du volume total de fret ;
- le port de Calabar dans l'Etat de Cross River, représentant 3% du volume total de fret.

Depuis 2006, l'ensemble des ports gérés par la NPA sont opérés par des entreprises privées. Ils ont été concédés sur le modèle du « port propriétaire » (landlord port): les opérations de gestion du fret (anciennement sous la responsabilité de la NPA) 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. Les concessions sont attribuées par l'une des deux antennes locales de la NPA (Lagos et Port Harcourt) en accord avec le National Council on Privatisation (NCP). Le ministère des Transports, bien que limité dans les textes à la définition des politiques portuaires, du cadre légal et à certaines opérations de planification, exerce tout de même une forte influence sur la gestion des multiples agences en lien avec le secteur. Parmi celles-ci, il convient de mentionner la Nigerian Maritime Safety Association (NIMASA), qui joue le rôle de régulateur de l'industrie, ainsi que le Nigerian Customs Service (NCS), chargé de la collecte des revenus douaniers et de la lutte contre la contrebande, sous la tutelle de ministère des Finances.

• Lagos

Le Lagos Port Complex (Apapa) a enregistré un trafic de 21,3 Mt en 2015 (27% du trafic national, hors pétrole), en baisse de 3,9% en g.a. Ses huit terminaux, répartis sur 120 hectares, sont gérés par six opérateurs, dont quatre nigériens (notamment le groupe Dangote à travers sa filiale Greenview Development), un néerlandais (APM Terminals) et un danois (Maersk).

Le Tin Can Island Port Complex a enregistré un trafic de 16,3 Mt (21%), en baisse de 7,1%. 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. La société, qui a investi plus de 100 M EUR en travaux d'infrastructures et d'équipements sur le terminal, emploie en direct plus de 640 personnes à Lagos. Le parc de 24 hectares permet à Bolloré Africa Logistics de stocker jusqu'à 20 000 conteneurs simultanément et de gérer environ 470 000 conteneurs par an (sur 1,2 M pour l'ensemble du port). En 2016, le port de Tin Can Island est celui qui a vu accoster le plus de navires (33% du nombre total de navires et 32% du tonnage total dans tous les ports nigériens). Il est suivi de

près par le port d'Apapa (28% des navires et 25% du tonnage total). Plus d'un navire sur deux accostant au Nigéria est traité par Lagos.

- **Port Harcourt**

Les ports de Rivers et d'Onne concentrent 90% de leur activité sur l'exportation d'hydrocarbures. Ils offrent une voie d'accès privilégiée aux Etats voisins et aux principales villes du Delta (Warri, Aba et Onitsha).

Le port de Rivers a enregistré un trafic de 4,5 Mt en 2015 (6% du trafic national), en baisse de 29%, pétrole exclu. Ses terminaux conventionnels sont gérés par deux principaux opérateurs : PTOL (Ports & Terminal Operators Ltd, nigérian) et BUA Port and Terminals Ltd (filiale de BUA Group, société détenue par le milliardaire Absulsamad Rabi).

Le port d'Onne a enregistré un trafic de 26,6 Mt (34%), en baisse de 1%, pétrole exclu. Mais c'est surtout devenu l'une des plus grandes zones franches dédiées au secteur pétrolier au monde, ayant attiré 6 Mds USD d'investissements entre 1997 (sa date de création) et 2012. Le port d'Onne est géré par trois opérateurs : d'une part, Brawal Shipping et Intel Nigeria, tous deux nigériens ; d'autre part, West Africa Container Terminal, partenariat public-privé entre APM Terminals (Groupe Maersk, Danemark) et l'Etat nigérian.

Début 2016, l'armateur italien MSC a annoncé l'ouverture d'une nouvelle escale à Port Harcourt sur sa ligne San-Pédro (Côte d'Ivoire), Lomé (Togo) et Douala (Cameroun).



Carte des principaux ports nigériens (Source : Elaborée par le SER à partir d'éléments recueillis auprès d'institutions et de centres de recherche, juillet 2016)

2. Des performances encore insuffisantes malgré la réforme du secteur en 2006.

La concession des ports nigériens à des opérateurs privés sur le modèle du « port propriétaire », complétée en 2006 avec le soutien financier de la Banque Mondiale, a été érigée en modèle de réforme pour l'ensemble des pays d'Afrique subsaharienne, suivi par beaucoup. Au Nigéria, elle 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 navires de 25-30 jours en 2006 à 5 jours aujourd'hui.

Cependant, les progrès du secteur ont été largement insuffisants au vu de l'augmentation du trafic de conteneurs, dont la croissance annuelle a été d'environ 8% entre 2006 (46,2 Mt) et 2014 (86,6 Mt). Les ports nigériens sont réputés pour leurs longs délais d'attente : le temps moyen d'immobilisation des conteneurs y est d'environ 3 semaines, contre 1 à 2 semaines dans les ports béninois, ghanéens et togolais, délai qui se répercute sur le temps de rotation des navires (5 jours), bien supérieur aux 48 heures recommandées par l'Organisation Maritime Internationale. A Lagos, le déficit de capacité portuaire entraîne une congestion importante côté mer, et le manque d'infrastructures routières desservant les terminaux de conteneurs engendre des embouteillages où les camions sont souvent immobilisés pendant plusieurs heures, à l'arrivée comme au départ.

Plusieurs facteurs sont à l'origine de l'engorgement des infrastructures portuaires, notamment 1/ une capacité limitée côté mer, aussi bien au niveau du nombre de bateaux pouvant être simultanément pris en charge que de la taille des bateaux pouvant être accueillis; 2/ un déficit d'infrastructures côté terre, que ce soit le réseau routier ou les espaces de stockages empruntés par les camions pour charger/décharger les conteneurs ; 3/ un déficit de dispositifs d'automatisation et de digitalisation des procédures administratives, conduisant à leur répétition à chaque étape de la chaîne de valeur. A cela s'ajoute des facteurs humains (formation inadéquate des employés portuaires) et administratifs (longueur des procédures douanières) qui expliquent la lenteur du traitement des marchandises.

Surtout, l'absence de régulateur commercial du secteur (sa création est prévue par la Port and Harbours Bill dont toutes les moutures ont échoué depuis 2006) laisse les opérateurs portuaires libres de faire passer les coûts engendrés par ces délais sur les compagnies de transport maritime et les importateurs. Concrètement, les opérateurs imposent des charges supplémentaires (et souvent arbitraires) pour le temps d'utilisation de l'espace portuaire au-delà d'une certaine limite.

Les inefficacités du secteur portuaire ont deux conséquences importantes sur l'économie du pays : d'une part, elles contribuent à l'inflation en générant des coûts qui se répercutent sur le prix des biens importés que paye le consommateur final, et d'autre part, elles incitent les compagnies de transport maritime à décharger leurs marchandises à destination du Nigéria dans les ports des pays voisins, plus compétitifs que les ports nigériens. Le port de Cotonou (Bénin) en est le premier bénéficiaire : selon le président de la Shippers' Association Lagos State, 50% des porte-conteneurs dont l'arrivée était initialement prévue au Nigéria y sont redirigés. Beaucoup de ces marchandises sont enregistrées dans leur pays d'arrivée avant de traverser la frontière illégalement par la route; elles ne sont donc ni enregistrées, ni taxées par le Nigéria. Les carences du système portuaire nourrissent ainsi la part de l'économie informelle, estimée à plus de 50%.

3. Les nouveaux projets d'infrastructures portuaires.

Plusieurs projets de ports en eau profonde et de zones franches portuaires sont actuellement en cours au Nigéria. Le sud-ouest du pays concentre la plupart de ces projets, ceux-ci devant permettre de réduire la pression sur Lagos dont les ports ont une capacité insuffisante au vu du trafic et sont limités à un tirant d'eau de 10 m qui ne leur permet pas d'accueillir les navires les plus larges.

- **Lekki**

Un nouveau port en eau profonde est en cours de construction dans la Lekki Free Trade Zone, une zone franche située à 60 km à l'est de Lagos sur laquelle certaines entreprises sont déjà implantées (majoritairement chinoises). Les travaux sont menés par la China Harbour Engineering Company (CHEC) qui a initialement fixé leur achèvement en 2016 puis 2019 et enfin 2021. Le port assurera la gestion de 2,7 M de conteneurs par an et offrira un tirant d'eau maximal de 16,5 m. En tant que port de transbordement, 70% des cargos seront destinés au marché local et 30% pour réexpédition vers les pays voisins.

D'un montant de 1,5 Md USD, le projet est financé par le gouvernement fédéral (20%), l'Etat 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 Tolaram. Le tour de table financier n'a cependant pas encore été bouclé. Les premiers travaux démarreront donc sur les fonds propres du consortium, ralentissant sensiblement leur avancée.

En 2014, CMA Terminals (groupe CMA-CGM) a acquis 25% du terminal à conteneurs du port de Lekki, racheté à l'opérateur philippin ICTSI dont la concession fut initialement accordée en intégralité par LFTZ Enterprise.

- **Badagry**

A Badagry, à 50 km à l'ouest de Lagos, le Badagry Ship Repair Marine Engineering Consortium (BSMEC) a démarré fin 2015 la construction d'une zone franche comprenant un nouveau port en eau profonde (entre 13,5 m et 17 m). Le consortium est constitué d'entreprises nigérianes (dont Oando et Orlean invest), anglaises et hollandaises (APM Terminals). Le port devrait démarrer ses activités en 2018. Le montant total des quatre phases du projet est estimé à près de 4 Mds USD.

Un raccordement de la ville de Badagry au réseau ferroviaire national est prévu par le consortium en charge du projet. De même, l'autoroute reliant Lagos à Badagry est en cours de rénovation (passage de 2X2 voies à 5X2 voies) et devrait être pleinement opérationnelle en 2019.

- **Olokola**

L'Olokola Free Trade Zone (OKFTZ) est située à la frontière entre les Etats d'Ondo et d'Ogun, 100 km à l'est de Lagos. Elle est 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 raffinerie, un désaccord avec les autorités des Etats d'Ondo et d'Ogun a poussé le conglomérat à préférer la zone franche de Lekki. 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 privés.

- **Akwa Ibom**

Initialement prévu pour 2015, le port en eau profonde d'Ibaka dans l'Etat d'Akwa Ibom (sud-est du pays) ne devrait pas être opérationnel avant 2019. Le projet, estimé à 1,7 Md USD, en est encore à sa phase d'étude. Il devrait prendre la forme d'un PPP financé par l'Etat d'Akwa Ibom (20%), le gouvernement fédéral (20%) et le secteur privé (60%).

Les entreprises françaises actuellement présentes directement ou indirectement sur le marché portuaire et logistique nigérian sont :

- Bolloré Africa Logistics, opérateur du terminal à conteneurs de Tin Can Island (Lagos) ;
- CMA-CGM, acteur majeur sur le marché des conteneurs au Nigéria ;
- Transprojets, société de transport international et de logistique de projets industriels opérant dans une vingtaine de pays africains ;
- AGS Déménagement, présent depuis 2004 via sa filiale AGS Frasers, spécialisée dans l'industrie du déménagement international.

Clause de non-responsabilité - Le service économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.