



Observatoire Europe Afrique 2030

Étude de cas

La gestion du réseau des routes fédérales au Nigéria

22 mars 2021

Par : Christian Delavelle – Président de l’Observatoire Europe-Afrique 2030

1- Contexte¹

Le Nigéria pèse plus de 70% du PIB des pays de la CEDEAO. Il représente, de loin, le plus gros enjeu de cette zone en termes de flux de marchandises et de mobilité des personnes. Pour ce pays, l’amélioration des chaînes logistiques représente un défi économique majeur. La réduction des coûts et des temps de transport stimulerait considérablement le développement manufacturier et agricole de régions entières et permettrait de réduire les prix de nombreux produits de consommation courante.

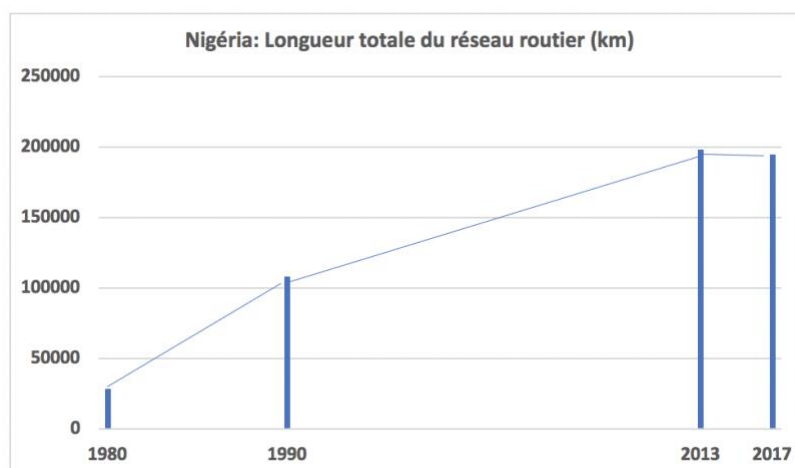
17% de la longueur du réseau est constitué de routes inter-états, dites « fédérales »². La présente étude de cas apporte un éclairage sur la gestion des routes fédérales au Nigéria et ses conséquences sur la qualité du réseau.

¹ Le lecteur trouvera des éléments de contexte détaillés dans l’étude de cas intitulée « Chaînes logistiques internationales : Performances comparées des grands ports du Golfe de Guinée » - Christian Delavelle et Philippe Dorson - 26 avril 2020.

² Le réseau routier du Nigéria se répartit comme suit : 17% de routes fédérales, 17% de routes gérées par les 36 états (routes nationales B) et 66% de routes gérées par les 774 collectivités locales (intra-urbain et rural, routes nationales C)².

2- Le deuxième réseau routier d'Afrique subsaharienne

Le Nigéria possède le deuxième plus grand réseau routier au sud du Sahara, après l'Afrique du sud. De 29 000 km en 1980, il s'est accru à 198 000 km en 2013. En 2017, il comptait 31% de routes revêtues et 69% de routes non revêtues³.



3- Une lente dégradation du réseau routier fédéral

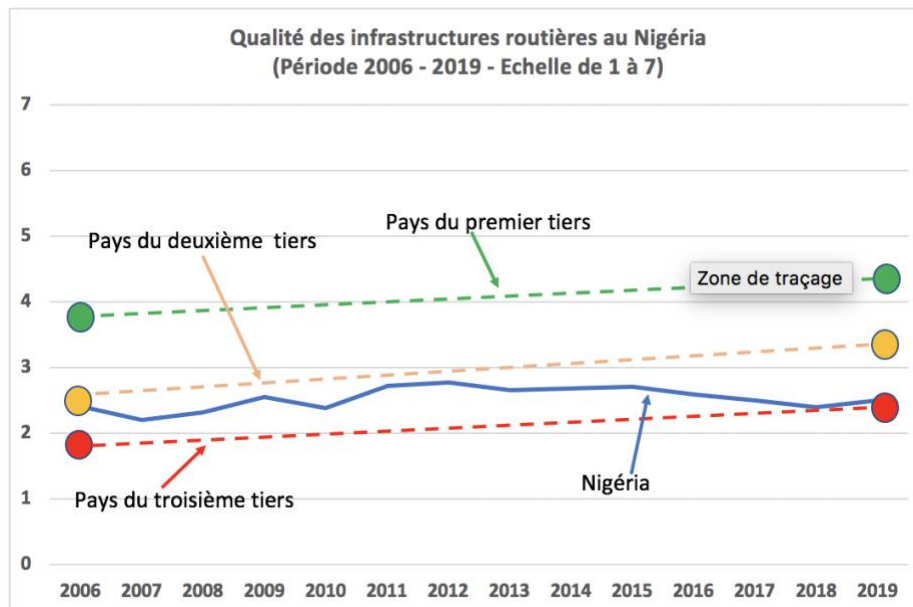
Le graphique ci-après montre l'évolution de l'indice de « Qualité des infrastructures routières »⁴ au cours des 13 dernières années. Dans le cas du Nigéria, cet indice a légèrement progressé jusqu'en 2012, puis a enregistré une lente dégradation jusqu'en 2019. Au final, l'indice observé en 2019 est à peu près au même niveau que celui de 2006.

Ce graphique illustre également l'évolution de l'indice moyen des pays d'Afrique subsaharienne, classés en trois groupes, des plus performants aux moins performants en termes de qualité du réseau routier⁵. En l'espace de 13 années, le Nigéria est passé de la catégorie des pays « moyennement performants » à la catégorie des pays « les moins performants ».

³ Source: CIA World Factbook – 31/12/2019

⁴ Source: World Economic Forum.

⁵ Le premier tiers correspond aux meilleurs scores et le troisième tiers correspond aux pays ayant les moins bons scores.



Source : World Economic Forum

Pendant longtemps, la politique du gouvernement nigérian a systématiquement favorisé la construction et la réhabilitation des nouvelles routes aux dépens de l'entretien des routes existantes. A la fin des années 90, la détérioration de l'état des routes fédérales était telle que les autorités fédérales ont lancé le programme « FMW Road Vision 2000 » comprenant la création d'un Conseil national des routes, la création de la FERMA (Federal Roads Maintenance Agency), la création d'un Fonds routier pour fournir une base stable et durable à l'entretien routier et la mise en place d'un cadre juridique pour la participation privée à la gestion et au financement de l'entretien routier.

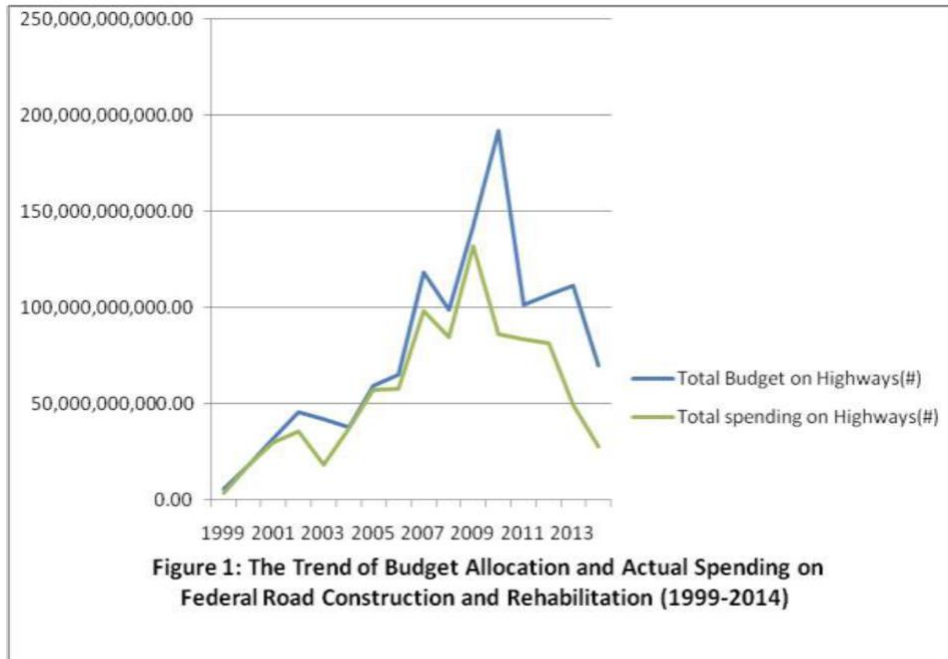
4- Un sous-investissement chronique

Mais la FERMA souffre depuis sa naissance d'une pénurie de financement⁶. Parmi les multiples causes, l'une des principales est liée au fait que les subventions issues des recettes des ventes des produits pétroliers, pourtant statutaires, ne sont pas affectées dans leur totalité. Les débloquages irréguliers des allocations budgétaires se traduisent par des contrats de réhabilitation routière incomplets et une mauvaise qualité de construction.

Le graphique ci-dessous montre les budgets alloués à la construction et à la réhabilitation des routes fédérales⁷ ainsi que les dépenses réelles totales sur les routes fédérales du Nigéria sur la période 1999 - 2014. Après une forte progression jusqu'en 2011, les montants budgétés et engagés enregistrent une chute spectaculaire, qui perdure encore aujourd'hui. La courbe des dépenses réalisées suit le même profil d'évolution que l'indice de qualité du réseau routier fédéral montré ci-avant.

⁶ <https://transportday.com.ng/budget-maintenance-federal-roads-ferma/>

⁷ Source: Federal Ministry of Power, works and housing, National Population commission (2015)



Source: Journal of Environmental Sciences and Resources Management Volume 10, Number 4, 2018 – Evaluation of Federal Government Budget and Releases for Road Infrastructure in Nigeria (1999-2014) - Alamu, Bosede Florence & Alamu, Elijah.O. - Federal Polytechnic, Bida, Niger State – Nigeria.

2012 constitue donc une année charnière. A partir de cette date, le gouvernement s'efforce de réduire la dépendance à l'égard des finances publiques en facilitant la participation du secteur privé aux investissements routiers et en encourageant le financement par les agences multilatérales du développement routier.

Pourtant, le résultat n'est probant. Les budgets ont continué à diminuer. En 2020, alors que le montant requis pour l'entretien annuel des routes fédérales au Nigéria était estimé à 325 M\$, le montant effectivement alloué au budget d'investissement n'atteignait que 94 M\$⁸. Ce budget ne représente que 0,0073% du PIB nominal⁹, alors que le niveau communément admis pour maintenir à niveau la qualité d'un réseau routier dans un pays d'Afrique subsaharienne se situe dans la fourchette de 0,3% à 1,4% du PIB (hors coûts de réhabilitation)¹⁰ !

⁸ Montants calculés sur la base du taux de change : 1Naira = 0,0026 US\$.

⁹ PIB nominal du Nigéria en 2020: 443 milliards US\$- Budget de construction et réhabilitation des routes fédérales: 325 MUS\$ - Ratio: 0,0073%.

¹⁰ Report by Rob Petts (2013)

5- Inverser la tendance ?

Au fur et à mesure que l'efficacité des ports nigériens s'améliore, la desserte des hinterlands devient le maillon faible des chaînes logistiques. Le niveau de dégradation de nombreuses routes fédérales se traduit par une augmentation des coûts et des temps de transport de marchandises, par une entrave au développement manufacturier et agricole de régions entières et par un frein à la mobilité des personnes. Conséquence de ces multiples obstacles, le coût du maillon « acheminement terrestre » dans la chaîne logistique est prohibitif. Il faut compter entre 1500 et 2250 euros pour faire acheminer 2 EVP jusqu'à Ouagadougou depuis le port de Lagos.

Face à cette situation, un changement de cap est nécessaire : il faudrait multiplier par 5 ou 10 les investissements d'entretien et de réhabilitation des routes fédérales et mettre en place les procédures de contrôle nécessaires pour que la part prévue des recettes des ventes des produits pétroliers soit effectivement affectée au budget des routes, ce qui semble loin d'être le cas actuellement¹¹.

D'autre part, la Banque africaine de développement a provisionné récemment un montant total de 10 milliards USD pour le développement des infrastructures nigérianes¹². Le prêt sera décaissé pour différents secteurs de l'économie sur une période de 10 ans. La BAD va identifier des projets routiers prioritaires qui pourront être financés, tout en garantissant que ceux-ci ne souffriraient d'aucune interférence politique. Cette intervention pourrait constituer un levier important pour inverser la tendance de sous-investissement chronique des 20 dernières années en matière de construction et de réhabilitation des routes fédérales. Il sera intéressant de suivre la mise en oeuvre de ce programme, en particulier aux plans de la répartition des montants prêtés par catégories d'infrastructures, et des résultats effectivement obtenus.

¹¹ Voir à ce sujet : « Rente pétrolière et corruption » – IFRI – Novembre 2018 – Marc-Antoine Pérouse de Montclos

¹² Source : Banque Africaine de Développement – Février 2020.