

Autoroute à péage Dakar-Diamniadio (Sénégal)

Présentation du projet

Dakar est une ville en pleine expansion, géographiquement contrainte par un centre-ville situé à l'extrémité ouest d'une péninsule dont les banlieues se sont étendues vers l'est. Les déplacements le long du corridor ont augmenté en volume en raison de l'expansion des banlieues, de la croissance économique et de l'augmentation des revenus. La route existante était mal conçue, mal gérée et manquait de capacité pour répondre à la demande actuelle en matière de déplacement, ce qui ne laissait guère de place à la croissance de la demande de déplacements. Le train urbain existant avait une faible capacité et était mal entretenu. Le manque de capacité routière freinait la croissance de l'économie locale avec des répercussions à l'échelle nationale. Le besoin pour une autoroute à grande capacité était donc très fort.



Figure 1 : Autoroute à péage Dakar-Diamniadio

Le projet comprend quatre composantes :

- ◆ Les travaux de construction autoroutière sur un linéaire de 32 km, avec la réalisation d'importants Echangeurs (ou diffuseurs) ;
- ◆ La libération des emprises (plus de 1000 familles déjà déplacées entre Malick Sy et Pikine, 3000 ménages à déplacer entre Pikine et Keur Massar, et plus de 1000 déplacées entre Keur Massar et Diamniadio) ;
- ◆ La construction d'une Zone de recasement à Keur Massar – Tivaouane Peulh pour la réinstallation de 2000 familles sur un site viabilisé et offrant des conditions d'habitat modernes ;
- ◆ La restructuration urbaine du quartier de Pikine Irrégulier Sud confronté aux inondations (restauration des voies d'accès et assainissement, construction d'équipements sociaux, etc.), au bénéfice d'une population de 250 000 personnes qui va retrouver un nouveau cadre de vie.

Le tableau suivant récapitule les principales caractéristiques du PPP :

Tableau 1 : Montage PPP pour la réalisation de l'Autoroute à péage Dakar-Diamniadio

Emplacement	Dakar, Sénégal
Longueur	32 km au total, dont 20,5 km forment la concession PPP
Travaux de construction	Construction de trois voies chacune pour les deux directions

Type de construction	Greenfield
Coût d'investissement	264,6 M \$ pour la concession PPP
Période de construction	Phase 1 (appel d'offres traditionnel) : juillet 2005-septembre 2009. Phases 2 et 3 (appel d'offres en PPP) : Par étapes entre décembre 2006 et août 2013.
Période de concession	30 ans
Revenu	Péages réels
Avancement du projet	Terminé. Extension au nouvel aéroport (phase 2) également terminée
Autorité adjudicatrice	Agence nationale de promotion de l'investissement et des grands travaux (APIX-SA)
Concessionnaire	Société Eiffage de la Nouvelle Autoroute Conçédée (SENAC)
Investisseurs en fonds propres	Concession Eiffage

La procédure d'appel d'offre a duré environ 3 ans. La préqualification a été lancée en avril 2007, l'attribution du contrat à Eiffage a été faite en décembre 2008 et la signature du contrat de concession a eu lieu le 2 juillet 2009.

Financements mobilisés

Le projet a attiré suffisamment d'intérêt du secteur privé pour qu'un marché véritablement concurrentiel soit mis en place. Cependant, seul un financement privé limité a été attiré, largement financé par les banques de développement.

Le ratio dette / fonds propres est de 87/13, ce qui est relativement élevé pour une concession de PPP.

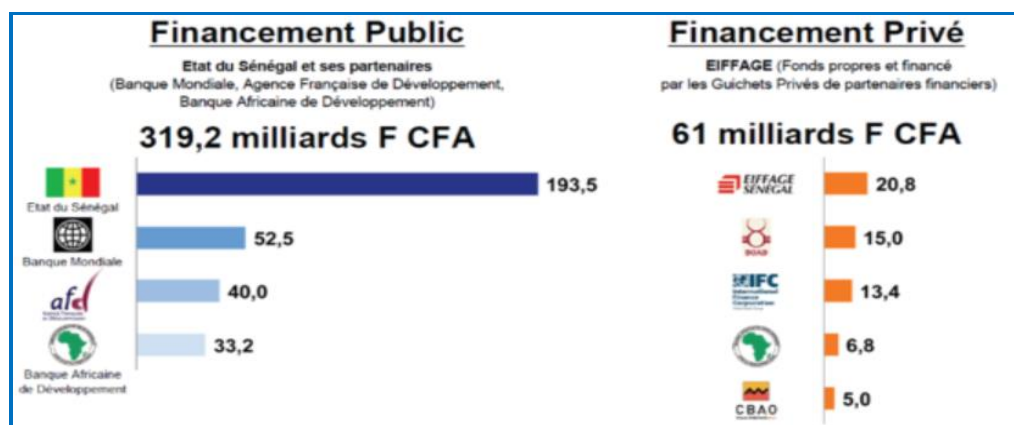


Figure 2 : Financements mobilisés pour la réalisation de l'Autoroute à péage Dakar-Diamniadio

Source : Agence nationale pour la promotion des investissements et des grands travaux

Les partenaires au développement impliqués dans le projet sont : la Banque Mondiale qui a apporté un prêt de 52,5 milliards FCFA, l'Agence Française de Développement (40 milliards FCFA) et la Banque Africaine de Développement (33,2 milliards FCFA).

La société SENAC détenue à 100% par le groupe EIFFAGE est titulaire de la concession prévue sur une durée de 30 ans. Sa participation au titre du contrat PPP s'élève à 61 milliards FCFA mobilisés par des fonds propres (20,8 milliards FCFA) et à travers des prêts de la Banking Company of West Africa filiale d'Attijariwafa Bank (CBAO), la Société Financière Internationale (IFI) et la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD).

Contournements nord et sud de Kampala (Ouganda)

Présentation du projet

Longue de 95 km, l'autoroute Kampala – Jinja fait partie du corridor commercial nord qui va de Mombasa au Kenya à Kigali au Rwanda. Il s'agit d'un couloir stratégique qui sert de lien commercial avec la mer pour les pays enclavés que sont l'Ouganda, le Rwanda et la RDC. Les travaux, dont le coût total est évalué à 5 488 milliards de shillings (1,46 milliard USD), sont mis en œuvre en deux phases : la phase 1 comprend le contournement Sud de Kampala (18km) et 35 km de la voie express principale de Kampala à Namagunga. La phase 2 couvrira la partie rurale de l'autoroute de Namagunga à Jinja (42 km).

Nous nous intéressons dans cette étude de cas à la phase 1 du projet en PPP d'autoroute Kampala-Jinja (KJE). Celle-ci comprend les éléments suivants (voir la figure ci-dessous) :

- ◆ La construction de la première section (35 km) de l'autoroute KampalaJinja (KJE), qui va de Kampala à Namagunga ;
- ◆ La voie de contournement sud de Kampala (KSB) (18 km) ; toutes deux devraient être achevées d'ici 2023.

En tant que corridor de transport régional et international, le projet de KJE contribuera aux principales priorités stratégiques de transport de la région et aidera à atteindre les objectifs d'intégration régionale, de développement socioéconomique et d'investissement dans les infrastructures de transport décrites dans les principales politiques nationales telles que Uganda Vision 2044, le deuxième plan national de développement (2015/2016-2019/2020) et le plan directeur national des transports. Le projet de KJE (phases 1 et 2) devrait s'accompagner d'un ensemble d'avantages directs et indirects aux niveaux national, régional et local. Ces avantages comprennent :

- ◆ Un investissement d'environ 1,1 milliard de dollars de dépenses en capital pour ledit projet. Cette dépense aura probablement des effets induits sur l'économie nationale ougandaise, entraînant une augmentation du PIB et des investissements directs étrangers d'au moins 300 millions de dollars (UNRA, 2017) ;
- ◆ Des recettes fiscales d'au moins 300 millions de dollars sur la durée de la concession (UNRA, 2017) et une augmentation du revenu grâce aux recettes du péage ;
- ◆ Une augmentation sensible des possibilités d'emplois régionaux et locaux, avec la création de quelque 1 500 emplois au cours de la construction et de 250 emplois pendant les opérations (UNRA, 2017) ;
- ◆ Une augmentation de l'efficacité globale du réseau routier avec une amélioration conséquente du trafic routier national/international de marchandises grâce à la fiabilité accrue des transports (UNRA, 2016) ;
- ◆ Un gain de temps de 70 minutes entre Kampala et Jinja pour les usagers de la route ;
- ◆ L'amélioration de la sécurité routière grâce à une autoroute de grande qualité à double voie, l'amélioration du tracé et des caractéristiques géométriques de la route, des possibilités accrues de dépassement et un accès limité ;
- ◆ L'efficacité accrue des opérations et de la maintenance le long du réseau routier ;
- ◆ Le développement des compétences et le renforcement des capacités dans le domaine de la gestion des infrastructures autoroutières grâce à la participation des futurs

concessionnaires internationaux ;

- ◆ La réduction du coût des affaires dans la région grâce à un meilleur réseau routier et à des temps de parcours plus fiables.

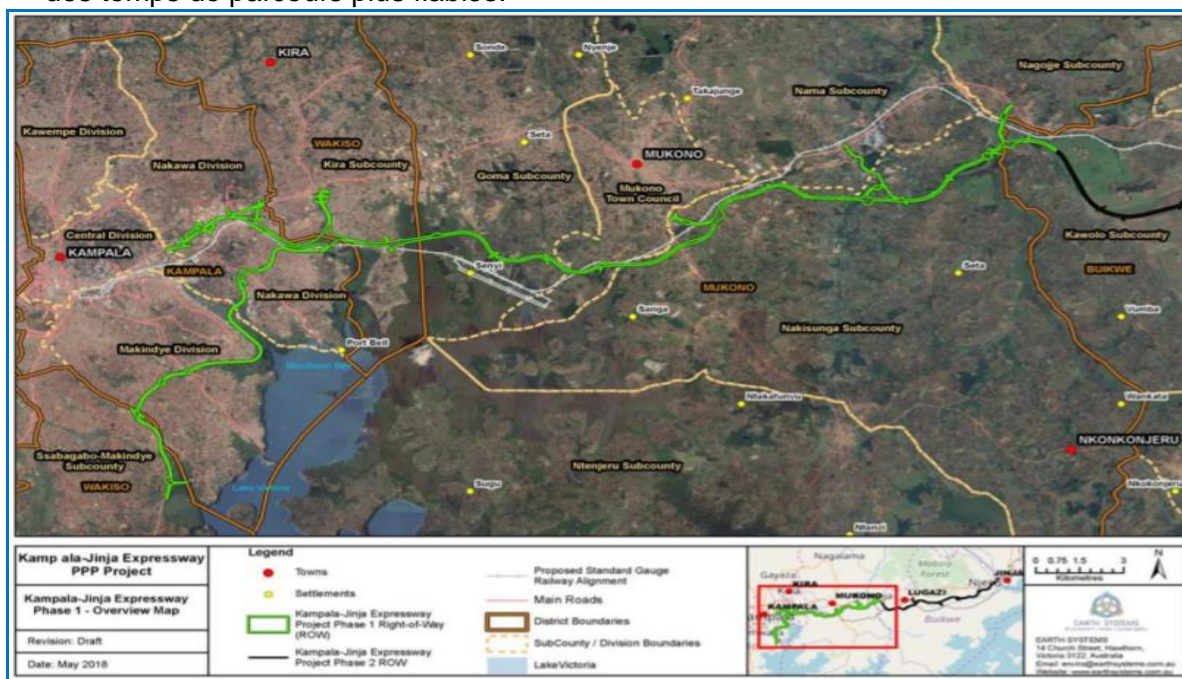


Figure 3 : Conception technique du PPP Contournement de Kampala (Phase 1)

Source : BAD

Financements mobilisés

La période de concession proposée est de 30 ans, y compris une période de construction de huit ans. L'Autorité nationale ougandaise des routes (UNRA) est l'agence d'exécution et a déjà commencé l'acquisition d'un concessionnaire privé sur une base de conception-construction-financement-exploitation-transfert (DBFOT) dans le cadre du modèle PPP de paiement de disponibilité.

Le projet propose un partenariat public-privé qui comprend un mélange de financement par endettement, par capitaux propres et par subventions. La Banque africaine de développement (BAD) et l'Agence Française de Développement ont signé des accords de financement avec le gouvernement Ougandais de respectivement 229,5 millions USD (846,4 milliards shillings) et 105 millions USD (387,3 milliards shillings) pour la phase 1 du projet.

Le gouvernement Ougandais bénéficie d'une subvention de 108.15 millions USD ainsi que d'une assistance technique de l'Union Européenne. Le futur concessionnaire devra apporter 844,36 millions USD (5480 milliards shillings).

Tableau 2 : Financement combiné de l'autoroute Kampala – Jinja et de l'autoroute de contournement sud de Kampala

Partie prenante	Contribution en US \$	Équivalent UGX	Pourcentage	Remarques
Banque Africaine de Développement	229,47 millions	846,40 milliards	15.5	Prêt
Agence Française de Développement	105,00 millions	387,30 milliards	7.1	Prêt
Gouvernement de l'Ouganda	301,17 millions	1109,36 milliards	20.35	Fonds propres
Investisseurs privés	844,36 millions	3110,20 milliards	57.05	Investissement

Total	1 480 millions	5480 milliards	100
-------	----------------	----------------	-----

Maroc : la Voie de Contournement Nord-Est du Grand Agadir :

Dans le cadre du Programme de Développement Urbain d'Agadir (2020-2024), le Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau prévoit la réalisation de la Voie de Contournement Nord-Est du Grand Agadir. Cet axe structurant, de grande envergure, transformera le visage de cette grande métropole, capitale de la Région de Souss Massa.

Ce projet, dont le coût de réalisation de la première tranche s'élève à 770 millions de Dirhams (soit 48 milliards FCFA), a fait l'objet d'une convention de partenariat spécifique, signée le 13 mai 2020 entre le Ministère de l'Équipement du Transport, de la Logistique et de l'Eau (32.1%), la Région de Souss Massa (23.8%), le Ministère de l'Intérieur (17.9%), la Commune d'Agadir (16.9%), et le Ministère de l'Industrie du Commerce de l'Économie Verte et Numérique (9.3%).

Dans le cadre de cet aménagement, 11 ouvrages spécifiques, tels que les passages supérieurs et inférieurs ainsi que les ponts et les trémies, seront réalisés. Les études de cette première tranche, soit 70% du linéaire totale du projet, sont finalisées, les procédures d'expropriation du foncier sont avancées à 70%, et les premiers appels d'offres sont lancés pour le 15 octobre 2020, tandis que l'achèvement des travaux est prévu en mars 2023.

D'une longueur de 29 km, et avec un profil en travers de 2x2 voies, la future rocade Nord-Est du Grand Agadir permettra d'améliorer le niveau de la sécurité routière en maîtrisant la circulation d'échanges périurbains sur un itinéraire adapté et réduira les nuisances générées par le trafic de transit, en lui donnant la possibilité d'éviter la traversée des zones urbaines.

Ainsi, cette rocade optimisera le temps de parcours vers les infrastructures importantes du Grand Agadir entre l'aéroport Al Massira, le port d'Agadir, le grand stade d'Agadir, les zones logistiques d'Agadir et d'Ait Melloul, les parcs Haliopolis, l'agropole de la future zone franche, et le complexe universitaire de la ville, tout en assurant une circulation rapide, confortable et plus sûre.

En outre, et dans le cadre du même Programme de Développement Urbain d'Agadir, l'infrastructure de la ville sera améliorée à travers la mise à niveau de la Voie Express Urbaine. Ce projet consiste en la mise à 2x3 voies de la Route Nationale 1 et l'aménagement de 11 trémies, dont les études sont en cours, pour un lancement des travaux en 2021.¹

Source : La vie éco : lavieeco.com



Figure 4 Pôle urbain de Tagadirt

Le projet de valorisation et de sauvegarde du canal des Pangalanes - Madagascar

Le canal des Pangalanes est un cours d'eau de près de 700 km dont l'emprise va jusqu'à 1000 km a été aménagé pour la navigation commerciale durant l'époque coloniale par la France en 1875 afin d'acheminer plus facilement la production d'épices du sud-est de l'île vers le port de Toamasina. Il est quatre fois plus long que le canal de Suez et huit fois plus long que le canal de Panama.

Le projet de réhabilitation du canal des Pangalanes fait partie des accords de partenariat signés entre le royaume du Maroc et le gouvernement malgache en novembre 2016. Le projet consiste en l'amélioration de la connectivité du canal de manière à mieux exploiter les zones qui y sont interdépendantes. La finalité est de promouvoir la productivité agricole de ces zones et encourager la transformation des produits finis au niveau local, donc générer de la valeur ajoutée. Le projet ne se limite pas à la navigabilité du canal, il porte également sur la mise en place d'outils de préservation et

¹ Ministère de l'équipement, du transport, de la logistique et de l'eau : <http://www.equipement.gov.ma/Actualites/Pages/Actualites.aspx?IdNews=3318>

de valorisation des écosystèmes des sites traversés par ce dernier dans le but d'encourager le tourisme durable. Il vise aussi à instaurer une cohérence territoriale par l'identification et l'intégration des différentes vocations des sites sur les rives du canal, notamment celles ayant trait aux volets écologiques, agricole, industriel, minier, portuaire, urbain, culturel et touristique.

L'agence marocaine Marchica Med S.A en charge de la réalisation des travaux, a entamé les études de faisabilité d'une durée de six mois du projet.

Il ne s'agit pas d'une première expérience pour Marchica Med. Le Maroc veut dupliquer à Madagascar ce qu'il a réalisé dans lagune de Marchica (ou lagune de Nador), l'une des plus importantes de la mer Méditerranée, située au nord-est du pays. Cette agence marocaine est également en charge d'un grand projet structurant en Côte d'Ivoire, notamment la réhabilitation de la baie de Cocody à Abidjan dont le coût s'élève à près de 100 milliards de CFA.

Source : MadaNews – Article : Réhabilitation du canal des Pangalanes : une équipe marocaine sur le terrain.

Leçons tirées des études de cas

De cette analyse comparative des différentes situations de gestion des autoroutes, nous pouvons tirer les enseignements suivants :

- ◆ Dans tous les pays évoqués ci-dessus, le développement du programme autoroutier s'est fait grâce au soutien financier important de l'État dans sa phase de démarrage, sous différentes formes de participations (participation au capital, subvention, financement sur budget public) ;

Les États ont retenu, dans leur majorité, la formule de la concession pour la conception, la réalisation, l'exploitation et l'entretien des autoroutes. Le concessionnaire peut être une entreprise publique, comme c'est le cas au Maroc et en Tunisie au début du programme autoroutier, ou bien une entreprise privée, comme dans le cas du Sénégal avec le partenaire Eiffage et la France dans la situation actuelle. La Côte d'Ivoire a pour le moment choisi de réaliser les premiers tronçons sur des fonds publics, et de signer avec le FER (Fonds d'Entretien Routier) une convention pour l'exploitation et l'entretien de l'autoroute entre Abidjan et Yamou