

1.1.1. Etude de benchmarks de PPP routiers

Nous présentons dans ce qui suit quatre benchmarks internationaux afin de tirer les meilleures pratiques et les leçons qui profiteront au projet.

1.1.1.1. Autoroute Kribi-Lolabé – Cameroun

L'autoroute Kribi-Lolabé construite par une entreprise chinoise a été inaugurée le 29 juillet 2022 à Kribi, une ville balnéaire de la région camerounaise du Sud. Cette section autoroutière constitue la première phase de l'autoroute Edéa-Kribi-Lolabé.

Les travaux de construction de l'autoroute Kribi-Lolabé ont démarré en janvier 2015 pour une durée de 42 mois (dont 6 mois d'études et 36 mois de travaux). La décision de la construction de l'autoroute a été prise à l'issue d'une convention de financement signée le 28 novembre 2012, entre l'entreprise chinoise China Harbours Engineering Company (CHEC) et l'Etat du Cameroun, à travers le Complexe industrialo-portuaire de Kribi (CIPK).

L'autoroute Kribi-Lolabé est d'une longueur de 38,5km et comporte 2x3 voies, 3 échangeurs, un poste de péage sur son axe principal et un autre sur une voie d'accès. Le tronçon va du village Mboro pour déboucher à Bilolo dans le 2^{ème} arrondissement de Kribi. Cette section est reliée à la route nationale N°7 Edéa-Kribi via une voie de raccordement de 4km qui part de la provinciale 8 (Yaoundé-Olamba-Kribi-Campo).

L'autoroute a coûté 250 milliards de FCFA (environ 453 millions de dollars US), financé à 85% par un prêt de la Banque d'Import-Export de Chine (Eximbank Chine) et à 15% par les fonds propres du gouvernement Camerounais.¹

L'autoroute Kribi-Lolabé a fait l'objet de signature d'un **contrat de partenariat public-privé** d'une durée de **31 ans** avec l'entreprise chinoise CHEC pour le **financement**, la **conception**, la **construction**, l'**exploitation** et la **maintenance** de l'infrastructure. Kribi Highway Management (société créée par CHEC) va exploiter cette infrastructure pendant la durée du contrat, selon l'accord signé le 30 décembre 2020 avec l'État du Cameroun.²

Le ministère camerounais des Finances a fixé les tarifs du péage sur cette autoroute comme suit :

- 600 FCFA (~ 0,93 \$) pour les motocyclettes à trois roues ;
- 1 200 FCFA (~ 1,85 \$, soit 0,048 \$/véhicule-km) pour les pick-up et les véhicules de tourisme de moins de 9 places ;
- 2 200 FCFA (~ 3,4 \$) pour les camionnettes et les bus de transport de moins de 20 places ;
- 2 800 FCFA (~ 4,33 \$) pour les camions moyens et les bus de transport de plus de 20 places ; et
- 5 600 FCFA (~ 8,65 \$) pour les grands camions à quatre essieux ou plus.

Cette infrastructure autoroutière permet de fluidifier l'évacuation des marchandises du port en eau profonde de Kribi. Elle vise particulièrement à l'amélioration de la compétitivité de la chaîne de transport, à partir du port autonome de Kribi ainsi qu'à l'attractivité dudit port. De plus, elle se doit d'assurer la liaison entre ce pôle industrialo-portuaire de la ville éponyme et les grandes villes intérieures ainsi que les pays voisins, dans les meilleures conditions de sécurité, de confort et de fluidité. Par ailleurs, elle va alléger les mouvements de transit dans la ville de Kribi.

¹ Source : <https://www.pak.cm/fr/autoroute>

² <https://www.journalducameroun.com/cameroun-autoroute-kribi-lolabe-linfrastructure-de-250-milliards-f-sera-inauguree-le-29-juillet/>



Figure 1 L'autoroute Kribi-Lalobé

1.1.1.2. La route économique Transgabonaise – Gabon

La Transgabonaise est le plus important des chantiers inscrits dans le Plan d'accélération de la transformation (PAT). Il s'agit d'un projet de rénovation de la route économique reliant Libreville (Ouest) et Franceville (Est). Le projet concerne deux principaux axes : les nationales n°1 et 3 sur le tronçon Owendo-Ndjolé-Carrefour Leroy-Lastourville-Moanda-Franceville, et prévoit la **reconstruction** et la **réhabilitation** de 780 km de routes nationales et d'autoroutes pour en faire un axe logistique plus efficace.

Avec ce projet, il s'agit non seulement de désenclaver la capitale, dont la seule voie de sortie est une RN1 mal bitumée et peu praticable, mais aussi de construire un axe logistique hautement stratégique pour écouler la production de grumes et de produits agricoles. La route desservira entre autres la Zone Economique Spéciale de Nkok – lieu de transformation des grumes – et le futur aéroport international de Libreville. Elle est complémentaire au train Transgabonais, exploité par Setrag (groupe Eramet), dont le principal objectif est le transport de minerai de manganèse et qui doit être lui aussi remis à niveau.

Les travaux de la première phase (PK 24-PK 105) des travaux de réhabilitation et d'aménagement en 2X2 voies de la route économique baptisée Transgabonaise ont été lancés au mois de septembre 2020 et sont réalisés par l'entreprise indienne Afcons. Long de 81 kilomètres (Nkok entre Kango-Nsilé), le premier tronçon de la Transgabonaise devrait être livré en mois de décembre 2022, avec 6 mois de retard par rapport à la date initialement prévue. Les études des autres sections sont en cours et les travaux pourront être lancés bientôt, selon le ministre des Travaux publics. La livraison totale de cette infrastructure est prévue en 2023.



Figure 2 Tracé de la route économique Transgabonaise

Alors que le projet était initialement piloté par l'État, qui lançait des appels d'offres de marchés publics, celui-ci a finalement opté en août 2020 pour un **Partenariat Public-Privé avec la Société Autoroutière du Gabon (SAG)**, détenue par Arise (groupe Olam) et le fonds d'investissement français Meridiam. Ce contrat de partenariat signé entre le Gabon et la co-entreprise fondée par Arise et le français Meridiam, concerne l'aménagement, le financement, l'exploitation et la maintenance de la route économique, dans le cadre d'une **concession de 30 ans**. La SAG finance désormais le chantier, et des péages seront installés pour en financer l'entretien. Le coût des travaux sont évalués à 600 milliards FCFA (\$1,1 milliard).³



Figure 3 Les travaux de la route économique Transgabonaise

Source : gabonreview.com

1.1.1.3. L'autoroute Berrechid – Béni Mellal (A8) – Maroc

L'autoroute Berrechid – Beni Mellal ou autoroute du Phosphate est une autoroute marocaine qui relie la ville de Berrechid (située à 30 km de Casablanca) à Khouribga et à Beni Mellal. Elle est parallèle à la route nationale 11 et a été construite pour soulager la circulation sur cette route.

Lancé le 12 avril 2010, le premier tronçon (95 km) de l'autoroute reliant Khouribga à Beni Mellal, est inauguré le 17 mai 2014 à Beni Mellal, tandis que le deuxième tronçon (77 km) reliant Khouribga à Berrechid a été mis en circulation le 16 juillet 2015.

Cette autoroute relie Beni Mellal, capitale de la région Béni Mellal-Khénifra, à Casablanca, la capitale économique et la plus grande ville du Maroc, au service de la province de Khouribga, une zone à fort potentiel industriel grâce à d'importantes réserves de phosphate. Cette voie express vise à accompagner le développement de la région de Béni Mellal-Khénifra et à décongestionner le trafic routier sur la RN11. Les secteurs agricole et touristique de la région ont également bénéficié de cette autoroute.

Avec un trafic estimé à 3700 véhicules par jour (2018) et d'une longueur de 172 km, le tronçon dessert les villes de Ben Ahmed, Khouribga, Oued Zem, Bejaad et Kasba Tadla. Il comprend 7 échangeurs et 3

³ Source : <https://www.agenceecofin.com/gestion-publique/2809-80715-le-gabon-demarre-officiellement-les-travaux-de-la-transgabonaise-a-livrer-en-2023>

ouvrages d'art de traversée sur les fleuves Oum Errabiaa, Oued Derna et Oued Oum Errabia Bouqroum ainsi que 28 passages souterrains et aériens.

Les coûts totaux de construction sont budgétés à 6 050 millions de dirhams (~1 820 millions de DT) et ces investissements sont réalisés via le Fonds Arabe pour le Développement Social et Economique (FADES), la Banque Européenne d'Investissement (BEI) et le gouvernement chinois. Cet investissement sera récupéré via les péages ainsi que l'exploitation des stations de repos et de service.

Cet investissement s'inscrit dans le cadre du plan de projet principal 2008-2015 entre l'ADM et le gouvernement marocain. Ce masterplan a été signé le 8 juillet 2008 lors d'une réunion formelle.⁴

L'autoroute Berrechid – Béni Mellal a été subdivisée, pour sa construction, en 5 tronçons :

- Berrechid- Ben Ahmed sur 38,5 Km adjugé à l'entreprise chinoise CWE (China International Water & Electric corporation) ;
- Ben Ahmed- Khouribga long de 38,5 Km ;
- Khouribga- Oued Zem long de 33 Km, adjugés au groupement d'entreprises marocaines Sintram-LRN-Seprob-SNCE ;
- Oued Zem- Kasba Tadla long de 40 Km, adjugé à l'entreprise marocaine Houar ; et
- Kasbat Tadlat- Beni Mellal long de 22 Km adjugé à l'entreprise chinoise Covec.⁵

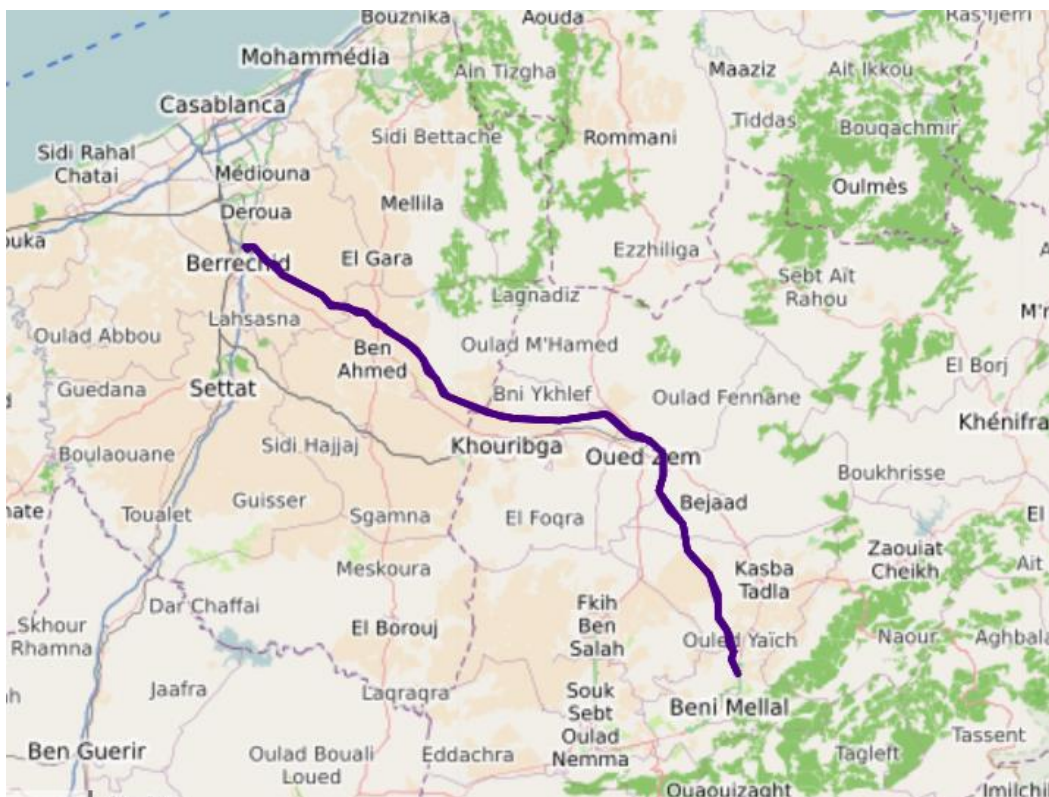


Figure 4 Tracé de l'autoroute Berrechid – Beni Mellal

L'exploitation et la maintenance de l'autoroute Berrechid – Béni Mellal est assurée par la Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM), qui est une société anonyme marocaine à capitaux publics créée en 1989 chargée d'exploiter le réseau autoroutier marocain.

⁴ <https://www.adm.co.ma/fr/nos-autoroutes>

⁵ https://atelieremploi.fr/wiki/Berrechid%E2%80%93Beni_Mellal_expressway

1.1.1.4. Autoroute Kampala-Jinja – Ouganda

L'autoroute Kampala-Jinja est un projet d'infrastructure visant à développer une autoroute à péage à essentiellement à 2x2 voies dans la région centrale et orientale de l'Ouganda en Afrique de l'Est, reliant Kampala, la capitale et la plus grande ville du pays, à la ville de Jinja dans la région orientale de l'Ouganda.

Le projet fait partie de l'autoroute internationale vitale reliant l'Ouganda au port de Mombasa sur la côte kenyane. En outre, cette autoroute internationale sert également de principal couloir de transit pour le transport des importations via le Kenya et l'Ouganda vers d'autres pays enclavés à l'ouest de l'Ouganda, parmi lesquels la République démocratique du Congo, le Rwanda, le Burundi et le Soudan. La nouvelle construction proposée vise à soulager les graves embouteillages avec une capacité de trafic considérablement accrue et un temps de trajet réduit.⁶

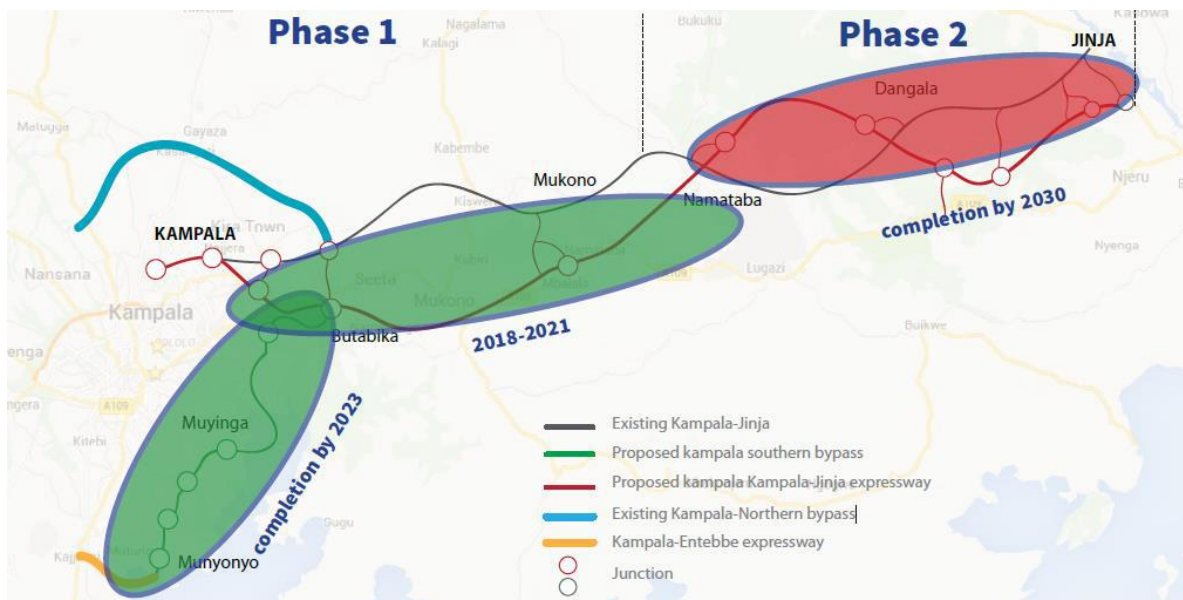


Figure 5 Tracé de l'autoroute Kampala-Jinja

Source : Phase 1 du projet PPP de l'autoroute Kampala-Jinja – Évaluation de l'impact environnemental et social / ESAC, août 2018

L'objectif principal du projet est de développer et d'exploiter une autoroute à péage pour soulager la congestion du trafic et répondre à la croissance économique future qui profitera à l'Ouganda en favorisant le développement socio-économique, en réduisant les coûts de transport routier, en réduisant les émissions des véhicules et en améliorant la sécurité routière.⁷

La construction de l'autoroute Kampala-Jinja apportera d'énormes avantages à long terme aux économies régionales, nationales et locales. Le projet, selon la Banque Africaine de Développement, devrait créer environ 1 500 emplois pendant la phase de construction et 250 emplois pendant la phase d'exploitation.⁸

Une fois achevée, l'autoroute Kampala-Jinja stimulera la productivité économique nationale, la compétitivité, le commerce régional, la circulation des biens et des services et les recettes publiques

⁶ icsglobal.com/kampala-jinja-expressway.html

⁷ Projet PPP de l'autoroute Kampala-Jinja Phase 1 - Évaluation de l'impact environnemental et social, Volume A : Résumé exécutif | ESAC, août 2018

⁸ citiesalliance.org/how-we-work/country-programmes/uganda-country-programme/kampala-jinja-expressway

grâce aux péages et aux taxes. De plus, elle soutiendra l'intégration régionale entre le port de Mombasa au Kenya et les pays enclavés que sont l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et la RD Congo.⁹ L'autoroute réduira également la congestion dans et autour de la capitale ougandaise, et réduira le temps de trajet entre les deux principaux pôles économiques du pays (environ 70 minutes entre Kampala et Jinja). Le projet cherche également à promouvoir le contenu local avec au moins 30 % des travaux du projet sous-traités à des entreprises ougandaises.¹⁰

Le coût total du projet est estimé à 1,55 milliard de dollars américains, avec un financement provenant de facilités souveraines et non souveraines. Le projet est financé par un consortium comprenant le gouvernement ougandais, l'Union européenne, l'Agence française de développement et la Banque africaine de développement.

Le projet global de l'autoroute Kampala-Jinja est actuellement prévu pour une durée de 30 ans dans le cadre d'un **contrat de partenariat** avec paiement par l'Etat au partenaire privé de loyers.¹¹

1.1.1.5. Leçons tirées

De cette analyse comparative des différentes situations de gestion des autoroutes à péage, 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'Etat dans sa phase de démarrage, sous différentes formes de participations (participation au capital, subvention, financement sur budget public).
- Les Etats ont retenu, historiquement, 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 au début du programme autoroutier, ou bien une entreprise privée.

Du point de vue du secteur public, les PPP peuvent apporter des avantages importants :

- La conception et la construction ainsi que les risques d'exploitation sont transférés au secteur privé, ce qui induit l'efficacité,
- Les actions de planification et d'aménagement du secteur public (risque de demande amélioré par exemple via des incitations pour la création de zone d'activité logistique autour du corridor), ce qui rend l'investissement viable (avec un trafic plus fort),
- L'effet de levier des ressources fiscales, ce qui permet des niveaux plus élevés d'investissement que pour des mécanismes de financement traditionnels, tout en se conformant à la meilleure allocation des ressources budgétaires,
- La réalisation plus rapide des projets, ce qui implique une réduction des coûts,
- L'allocation optimale des risques (adapté aux caractéristiques du marché),
- Des services de meilleure qualité et des incitations pour améliorer les performances.
- La création d'emplois temporaires pendant la période de construction (2-3 ans) et permanent pendant la période d'exploitation ;
- La sécurisation des débouchés pour les produits agricoles ;
- La réduction de l'usure des routes par les poids lourds ;
- La réduction du coût de transport et d'importation des marchandises ;
- Le développement économique et social de la région ;

⁹ monitor.co.ug/uganda/news/national/jinja-expressway-will-spur-regional-integration-unra-3349694

¹⁰ monitor.co.ug/uganda/business/finance/govt-afdb-sign-229m-kampala-jinja-expressway-deal--3325810

¹¹ Auteur

- L'apport de capitaux internationaux facilité par le PPP, libérant des ressources domestiques pour d'autres emplois.