

AUTOROUTE A PEAGE DE DAKAR, UN PARTENARIAT PUBLIC PRIVE REUSSI, UNIQUE EN AFRIQUE ET CITE EN EXEMPLE A TRAVERS LE MONDE

Le premier coup de pioche a été donné en 2005, c'est le 1er août 2013 que l'autoroute à péage reliant Dakar et Diamniadio long de 25 kilomètres à été inauguré.

Partant d'un problème du aux embouteillages imposant aux usagers plus de 3 heures de route se traduisant par des pertes économiques importantes.

Enquêtes et études effectuées par le gouvernement ont démontrées la viabilité commerciale du projet.

Ce projet était un véritable projet urbain a plusieurs composantes.

- Libération des emprises et accompagnement social des populations déplacées
- Construction d'une Zone de réinstallation à Tivaouane Peulh
- Travaux autoroutiers Dakar - Diamniadio - Aibd
- Fermeture de la décharge de Mbeubeuss et ouverture d'un nouveau centre d'enfouissement technique (provisoirement à Sindia)
- Aménagement de la Forêt Classée de Mbao
- Restructuration complète des quartiers de Pikine Irrégulier Sud.

L'Etat, sans ressources, a fait appel au financement privé pour accélérer la réalisation d'une infrastructure structurante et des expertises nouvelles pour ce projet, après avoir créée des cadres propices au PPP et des mesures incitatives qui ont nécessités des reformes institutionnelles courageuses et autres (1).

Ainsi, il a été mis en place assez rapidement, ce qu'on appelle communément une loi C.E.T (construction-exploitation-transfert) qui régit les contrats PPP, parce que le cadre institutionnel était limité au marché public.

Dans ce cadre-là, l'Etat a dû lancer l'appel d'offre selon la loi CET lequel a duré 3 ans, sélectionner le groupe Eiffage, un opérateur privé reconnu au niveau mondial, et le contrat a été signé.

D'un coût total de **375,5 millions d'euros**, cette **concession de 27 ans** a suivi le cycle d'un projet PPP qui se résume à, **l'identification de projet, l'étude de faisabilité approfondie, passation de marché et la mise œuvre (2).**

Les partenaires privés dont la motivation reste la volonté de participer a tout projet commercialement viable, d'un rendement raisonnable avec un régime fiscal dérogatoire ont souscrits a ce projet dont **le groupe français Eiffage** et concessionnaire de l'autoroute a gagné le marché. La **société APIX**, l'autorité concédante déléguée a géré tout le processus de sélection de l'opérateur privé et en a assuré le suivi des travaux.

C'était le premier projet PPP d'infrastructure et il fallait avoir des garanties pour obtenir un équilibre dans la concession.

Les ingrédients principaux, à savoir **l'ingrédient économique, politique** réunis, l'ingrédient **mise en œuvre**, grâce aux apports des experts de toutes les parties ont permis la réalisation de l'infrastructure dans le délai.

1. De l'ingrédient économique.

En ce qui concerne ce projet, depuis la mise en service du projet en août 2013, les prévisions sont remontées en puissance. 48.000 véhicules/jour comparé aux prévisions initiales qui étaient de 35.000 véhicules/jour soit une augmentation de plus de 35 %.

L'attractivité du projet est effective au niveau des usagers cela confirme les résultats des enquêtes qui avaient déterminé un taux de 80% d'acceptation des usagers pour utiliser le péage.

De la répartition des risques.

Dans le cadre du partenariat public-privé, comme le principe l'exige, le partage de risque est équilibré. Chaque partie devrait assumer les risques qu'elle peut le mieux

- Du côté de l'état

- le risque principal était la libération des emprises du fait que le tracé initial choisi en 1978 était occupé par les populations. Ce qui a nécessité un budget de l'ordre de 70 milliards supporté par l'Etat. 3.000 personnes ont été déplacées.

- Du côté de l'acteur privé

1. La construction et l'exploitation ont été supportées par l'opérateur privé.
2. le risque trafic, les coûts d'exploitation, d'entretien et de maintenance ont été supportés par l'opérateur privé.
3. Et tout le système de taxation à l'exploitation.

2. De l'ingrédient politique

Cela a été un large consensus partagé par tous les acteurs, politiques et économiques, pour trouver le bien fondé de mettre en œuvre un tel projet

Ce comité réunit toutes les administrations Sénégalaises qui apportent un plus dans le cadre de la prise de décision.

Dans le cadre des dispositions contractuelles le risque politique a été maîtrisé. L'avantage d'une stabilité politique et un consensus dans les prises de décisions du projet ont facilités la réussite du projet car il n'aurait pas été souhaitable qu'un gouvernement remette en cause le contrat.

De la mise en œuvre

Ce qui est de la qualité du service.

Le projet a été réalisé selon les standards internationaux et le savoir-faire de l'opérateur privé a été prouvé par la qualité des services offerts.

En termes d'exploitation et de recettes

L'opérateur privé ayant financé l'infrastructure assure son retour sur investissements de manière que les recettes de péage puissent équilibrer ou être supérieures aux charges d'exploitation et d'entretien.

Au-delà des recettes de péage, des services annexes et commerciaux assurent des rentrées de recettes concourant à assurer l'équilibre du projet et un partage de fruits.

Si le PPP sur l'autoroute à péage de Dakar a été un succès, il faut noter cependant que l'autorité en charge de réglementation est inopérante, ce qui démontré un manque de suivi dans l'exécution de contrat.

Apparemment la communication entre les partenaires n'est pas maintenue, ce mécanisme d'encadrement n'ayant pas fonctionné.



Les objectifs atteints : la mobilité urbaine est passée de 2 heures ou plus, à 25 minutes. 130 emplois ont été créés.

L'accès aux services de sécurité, de transports, de l'administration, de santé, d'éducation et centres touristiques se sont accrus.

Principales caractéristiques

Contrat de concession de 30 ans signé en Juillet 2009

25km de route à péage :

- Trafic: 35,000 veh/jour
- Temps de trajet moyen: 30min (2 heures auparavant)

Réception : août 2013

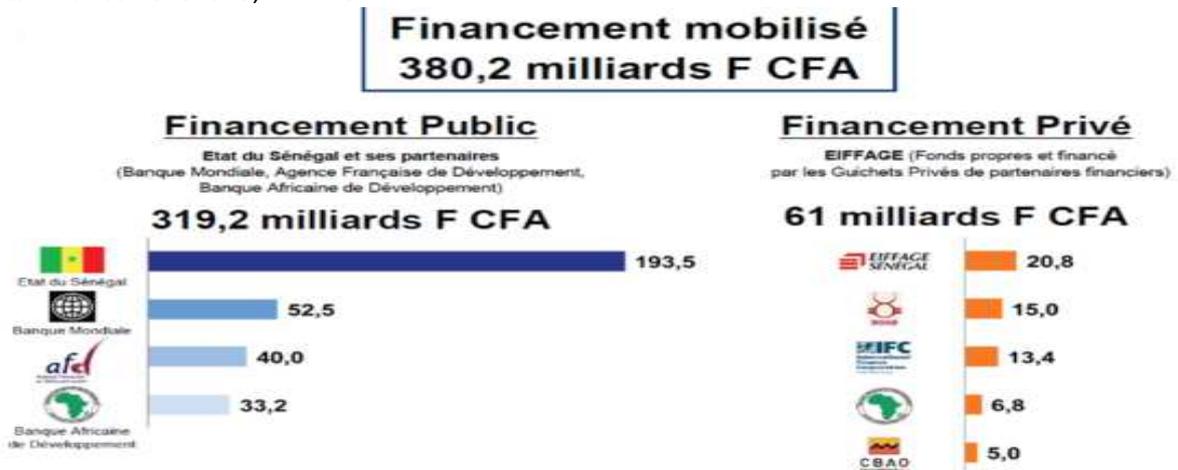
Financement mobilisé :

Subvention État du Sénégal / AFD / BM/ BAD : 319,2 Md FCFA

Fonds propres Eiffage : 21 Md FCFA

Dette privée supportée par Eiffage : 40 Md FCFA (IFC, BAD, BOAD, CBOA)

Total financement : 319,2 Md FCFA



Source APIX

Par KATELE AFINEME

-
- (1) « Les étapes d'un processus PPP, de l'identification d'un projet à la phase d'exploitation », Edward Farquharson (Conseiller principal au Centre européen d'expertise en PPP (EPEC) de la Banque européenne d'investissement (BEI), document PDF, groupe Banque mondiale, coursera, 2016
 - (2) « Comment susciter l'engagement du secteur privé dans des partenariats public-privé sur le marchés émergents », Edward Farquharson, Clemencia Torres de Mastle et E.R. Yescombe avec Javier Encinas, PPIAF, Banque Mondiale, 2011,
 - (3) « Bien définir les conditions de mise en œuvre des PPP », Richard Florizone (Président de l'université Dalhousie), document PDF, groupe Banque mondiale coursera, 2016