



# Fiche Projet

## Proposition de projet en PPP

## AUTOROUTE NOUAKCHOTT- BOUTILIMIT

### Autorité contractante

Direction Générale des Transports Terrestres (DGTT),  
Ministère de l'Équipement et  
des Transports (MET)

### Point focal de l'autorité contractante

Hamoudi ould Mohamed Sidi,  
Directeur des Etudes, MET

### Point focal de la cellule PPP



## Nouakchott- Boutilimit

L'ensemble du tracé, qui longe la route de l'espoir parallèlement à la route nationale n°3 (route de l'Espoir) et se situe au sud de celle-ci à une distance variant de 5 à 9 kilomètres.

Ce tronçon est situé dans la wilaya de Trarza, plus précisément dans les départements d'Ouad Naga et de Boutilimit.





# Descriptif du Projet

## Contexte

Le tronçon Nouakchott – Boutilimit d'une longueur initiale de 153 km a été réalisé entre 1975 et 1977, et a fait l'objet de travaux de réhabilitation et de renforcement en 1993 et 1995.

Aujourd'hui, les usagers de la route de l'Espoir, axe routier le plus fréquenté, est aussi le plus dangereux avec un taux d'accidents mortels le plus élevé du pays en raison du tracé, le manque de visibilité et l'empiètement des dunes de sable sur la route.

## Description

Les autorités Mauritanienne ont décidé de doubler le tronçon Nouakchott-Boutilimit par un nouveau tracé autoroutier permettant d'améliorer la sécurité et un temps de parcours réduit.

Le tracé étudié évolue parallèlement à la route nationale n°3 (route de l'Espoir) et se situe au sud de celle-ci à une distance variant de 5 à 9 kilomètres.

## Résultats attendus

1. Améliorer la sécurité routière
2. Améliorer la fluidité du trafic sur le tronçon Nouakchott – Boutilimit
3. Diminuer les coûts de transports intérieurs, par la réduction des coûts d'exploitation des véhicules et des délais de transports
4. Renforcer l'intégration du territoire
5. Contribuer à l'intégration régionale et à la facilitation du transport et du commerce sur le corridor Nouakchott-Bamako

## Etudes de cas

### **Autoroute à péage Dakar-Daminiadio**

- *Autorité contactante : Agence de promotion des investissements et grands travaux (APIX)*
- *Concessionnaire privé: Eiffage Sénégal*
- *Type de PPP: concession construction, entretien et la maintenance pour une durée de 30 ans*
- *Coût d'investissement: 578 M EUR dont 92 M EUR financé par le privé*

## Stade d'avancement

**1** Avril 2012: lancement d'un appel à manifestation d'intérêt pour un PPP visant le financement, la construction et l'exploitation d'une autoroute.

**2** 2013-2014 Etude de faisabilité technico-économique et environnementale et social des travaux de construction de l'autoroute

**3** Mars 2017: Evaluation du projet dans le cadre de l'actualisation du portefeuille PPP

## Informations disponibles

- Etudes de faisabilité technico-économique, socio-environnementale et technique détaillée des travaux de construction de l'autoroute Nouakchott-Boutilimit, SCET Tunisie, MCG, 2013-2014



# Structuration du projet en PPP

## 292 M€

Coûts d'investissement estimés (113,710 M MRO en 2013) y.c. étude et contrôle

## 22 M€

VAN, soit 8,389 millions de MRO

## 10.8%

Taux de rentabilité interne du projet

## 20 ans

Durée d'exploitation

## Type de PPP envisagé

Une **concession** peut être envisagée où les infrastructures seraient financées par le partenaire privé, qui aurait également la charge d'exploiter commercialement le service, à travers des péages le cas échéant, et d'entretenir/maintenir l'infrastructure routière et ses équipements.

La durée du contrat serait alors fixée selon la durée nécessaire au concessionnaire privé pour amortir son investissement initial. Les frais d'exploitation doivent être couverts par les recettes courantes d'exploitation

## Rémunération du partenaire privé

Dans le cas d'une concession, le concessionnaire peut se rémunérer directement par les recettes issues de l'exploitation du service, si ces recettes suffisent à rentabiliser son investissement et ses coûts d'exploitation.

Une étude de tarif a été réalisée qui estime le trafic sur la route de l'Espoir en 2037 à environ 2000 véhicules/jour. Une étude financière et commerciale doit cependant être réalisée afin d'identifier les sources de financement et les sources de revenus du projet (par exemple par l'application d'un péage autoroutier).

L'autorité publique pourra compléter la rémunération du concessionnaire, par une subvention d'exploitation par exemple, si le niveau de tarif fixé, qui doit rester abordable et non dissuasif pour les usagers qui empruntent l'autoroute, n'est pas suffisant pour couvrir les coûts d'exploitation mais aussi rentabiliser l'investissement du concessionnaire.

## Indicateurs de suivi

Dans le cas d'une concession, les indicateurs de suivi du projet pourraient être:

1. Continuité du service public
2. Rapidité d'intervention, sécurisation des lieux, gestion des flux en cas d'accidents
3. Niveau d'entretien / maintenance de l'infrastructure autoroutière et des équipements

## Structuration du financement du projet

La structuration du projet n'est pas définie.

Dans le cas d'une concession, le financement de l'investissement pourrait être supporté (totalement ou partiellement) par le concessionnaire privé, qui se rémunérerait sur les recettes issues de l'exploitation de l'ouvrage (péages) si ceux-ci sont suffisants.

## Attractivité du projet

Un appel à manifestation d'intérêt a été lancé en 2012 (avant la réalisation des études). 7 expressions d'intérêt ont été déposées. Les résultats n'ont cependant pas été communiqués.

Une **étude financière et commerciale** devra vérifier les conditions dans lesquelles le projet est attractif pour les investisseurs et opérateurs privés.



# Feuille de route du projet

1. Inscrire le projet au Programme d'Investissements Prioritaires (**PIP**)
2. Réaliser une **étude de faisabilité** du projet en PPP (notamment financière et commerciale étudiant la source de financement, le type de PPP, le périmètre du partenaire privé, la source de rémunération). Cette étude devra également **sonder l'intérêt/capacité du secteur privé**, et selon les résultats de l'étude de faisabilité:
3. **Décision** du Gouvernement mauritanien d'engager le projet en PPP
4. Réaliser un **audit juridique** du projet (foncier sur les zones traversées, application des droits de péage) et coordonner les activités avec les autorités publiques (Gendarmerie, Police, Douane, Groupement Général pour la Sécurité des Routes et collectivités locales traversées par le tracé de l'autoroute)
5. Recruter un **conseiller en transaction** (techniques, financiers et juridiques) pour préparer, développer et mettre en œuvre le projet jusqu'à la signature du contrat
6. Préparation et publication du dossier d'**appel d'offres** du projet en PPP

1. Inscription au PIP



2. Etudes de faisabilité PPP



3. Décision gouvernementale



4. Audit juridique



5. Recrutement du Conseil



6. Appel d'offres

Hamoudi Ould Mohamed Sidi  
Directeur des Etudes, MET

E [hamoudi02@yahoo.com](mailto:hamoudi02@yahoo.com)

T (+222) 22 30 12 23

W [www.transports.gov.mr](http://www.transports.gov.mr)

Cellule PPP

E

T

W