



# Fiche Projet

## Proposition de projet en PPP

## STATIONS DE PESAGE EN MAURITANIE



### Autorité contractante

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

### Point focal de l'autorité contractante

Hamoudi ould Mohamed Sidi,  
Directeur des Etudes, MET

### Point focal de la cellule PPP

### 8 stations de pesage en Mauritanie

1. 42 km à l'est de **Nouadhibou**
2. 10 km au nord-est de **Nouakchott**
3. 10 km à l'ouest de **Nouakchott**
4. 9 km au nord de **Rosso**
5. 2 km à l'ouest d'**Aleg**
6. 2 km à l'ouest de **Bogué**
7. 0,5 km à l'ouest d'**Ayoun**
8. 37 km à l'ouest de **Nema**





# Descriptif du Projet

## Contexte

La DGTT dispose de moyens très limités pour contrôler la surcharge à l'essieu sur le réseau routier du pays. Selon la campagne de pesage de 1998-2007, 17% des essieux mesurés étaient en surcharge.

La surcharge est l'une des principales causes de la dégradation précoce et quotidienne du patrimoine routier du pays.

## Description

Le projet consiste en la **construction et l'équipement, et l'exploitation et/ ou l'entretien/ maintenance** de 8 stations de pesage d'essieux pour le contrôle de la charge à l'essieu du gabarit du poids total en charge des poids lourds sur le réseau routier mauritanien.

Cela comprend les travaux d'aménagement routiers les équipements, la plate forme de pesage et la fourniture d'équipement clé en main, la construction et le mobilier des bâtiments pour chacune des 8 stations.

## Résultats attendus

1. Diminuer le nombre de véhicules surchargés à l'essieu
2. Préserver le patrimoine routier existant
3. Réduire l'insécurité routière Engendrer de nouvelles recettes fiscales pour l'Etat permettant de maintenir les infrastructures routières et/ou réaliser de nouveaux projets

## Etudes de cas

### *Exploitation de la station de pesage d'Allokoi, Côte d'Ivoire*

- *Type de PPP: exploitation de la station*
- *Autorité contractante déléguée: Agence de gestion des routes de Côte d'Ivoire (AGEROUTE).*
- *Partenaire privé: Afrique Pesage S.A.*
- *Coût d'investissement (public): 2.3 M EUR*

## Stade d'avancement

- 1 1998-2007 : Campagne de pesage effectuées sur le réseau national
- 2 2015 : Elaboration de l'APD de 8 stations de contrôle de la surcharge à l'essieu et DAO pour une station prioritaire
- 3 Préparation en cours du dossier d'appel d'offres pour la station d'Aioun

## Informations disponibles

- Etudes techniques préliminaires et dossier d'appel d'offres (volume 3 spécifications techniques et volume 5 documents de conception) pour les travaux d'aménagement et d'équipements d'une station de pesage à basse vitesse type, août 2013.



# Structuration du projet en PPP

## 1.056 M€

Coûts d'investissement estimés (2013) pour la réalisation **d'une station** de pesage. Dont 304 K€ de chaussées et 242 K€ de station de pesage

## 8.448 M€

Coûts d'investissement estimés (2013) pour la réalisation de **huit stations** de pesage.

## Type de PPP envisagé

Selon le montant de l'investissement, une **concession** peut être envisagée. Dans ce cas, les infrastructures seraient financées par le partenaire privé, qui aurait également la charge d'exploiter le service et d'entretenir l'infrastructure.

Un modèle de **PPP à paiement public** peut également être envisagé. Dans ce cas, seule l'exploitation du service ne fait pas partie du périmètre d'intervention du partenaire privé.

Dans les deux cas, la durée du contrat serait alors fixée selon la durée nécessaire à l'opérateur privé pour rentabiliser son investissement initial et pour couvrir les coûts d'entretien/maintenance de la station, de l'infrastructure routière, de la plateforme de pesage, des équipements et du bâtiment (ainsi que les coûts d'exploitation dans le cas d'une concession, correspondant notamment au personnel nécessaire à la gestion).

## 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 cela suffit à rentabiliser son investissement et ses coûts d'exploitation. Sinon, l'autorité contractante peut compléter sa rémunération.
- Dans le cas d'un PPP à paiement public, l'autorité contractante verse un loyer régulier au partenaire privé qui sert à couvrir son investissement initial qu'il a financé ainsi que les coûts d'entretien/maintenance des infrastructures.

Le type de PPP et la rémunération du partenaire privé doivent être étudiés dans une étude de faisabilité.

Le montant des amendes et des taxes/frais de pesage devront être définis par l'autorité contractante. Une étude de faisabilité du projet en PPP et étude économique et financière est nécessaire pour définir le type de PPP et le mode de rémunération.

## Indicateurs de suivi

En fonction du type de PPP, les indicateurs de suivi du projet pourraient être:

1. Nombre de pesées/jour/station selon le trafic (concession)
2. Délai d'attente de pesage des véhicules (concession)
3. Durée du processus de pesage et de saisie des données et gestion des flux de véhicules (concession)
4. Disponibilité de l'infrastructure et des équipements de pesage
5. Niveau d'entretien des équipements routiers, de la plateforme de pesage et des bâtiments

## Structuration du financement du projet

Les coûts d'investissement sont estimatifs (+/-20%) et devront être précisés selon les conditions du site d'implantation de chaque station.

Les options de structuration du financement doivent être analysées dans une étude de faisabilité économique et financière du projet en PPP.

## Attractivité du projet

L'autorité contractante pourrait envisager de lancer **un appel d'offres regroupant plusieurs stations de pesage** (par zone géographique par exemple). En effet, cela permettrait de:

- Attirer plusieurs opérateurs privés
- Bénéficier d'économie d'échelle (fournisseurs, achats en gros, etc.)
- Diminuer le nombre de procédures d'appel d'offres
- Bénéficier des impacts positifs à une grande échelle et sans délai relatifs à la réalisation progressive du programme de réalisation des stations de pesage sur le territoire.



# Feuille de route du projet

1. Inscrire le projet au Programme d'investissement public (**PIP**)
2. Réaliser une étude **faisabilité du projet en PPP** et sonder l'**intérêt**/capacité du secteur privé. Selon les conclusions:
3. **Décision** du Gouvernement mauritanien d'engager le projet en PPP
4. Réaliser un **audit juridique** du projet (foncier sur les 8 zones identifiées pour l'implantation des stations de pesage, disponibilité et valeur du foncier) et **coordonner** les activités avec les autorités publiques (Gendarmerie, Police, Douane, Groupement Général pour la Sécurité des Routes)
5. Recruter un **conseiller en transaction** (techniques, financiers et juridiques) pour développer et mettre en œuvre le projet jusqu'à la signature du contrat
6. Préparation (prévu dans le cadre de l'étude en cours) et publication du dossier d'**appel d'offres** du projet en PPP

1. Inscription au PIP



2. Etude 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