

Résumé d'évaluation

Projet d'extension de l'autoroute Diamniadio - AIBD

Pays : **Sénégal**

Secteur : **Transport**

Évaluateur : **Nodalis**

Date de l'évaluation : **Décembre 2020**

Données clés de l'appui AFD

Numéro de projet : CSN1402

Montant : 89 millions d'euros

Taux de décaissement : 99,7%

Signature de la convention

de financement : 21 mars 2014

Date d'achèvement : 10/07/2018¹

Durée : 4 ans

Contexte

Le Sénégal s'est lancé au début des années 2000 dans un ambitieux programme de développement de ses infrastructures, qui se poursuit encore aujourd'hui. Ce programme a en particulier mis l'accent sur l'amélioration de la mobilité avec la création d'un nouvel Aéroport (Aéroport Internationale Blaise Diagne - AIBD) à 45km de la capitale, la constitution d'un réseau d'autoroutes et l'introduction d'un train express régional (TER). L'un des projets phare de ce programme est l'« Autoroute de l'avenir » reliant la capitale, Dakar, à la ville de Diamniadio. Cette autoroute constitue la première maille d'un réseau d'autoroute desservant aujourd'hui une partie des grandes villes du centre du Sénégal.

Le présent projet est l'extension de l'« Autoroute de l'avenir » jusqu'au nouvel aéroport AIBD avec un objectif plus large d'amélioration de la mobilité au Sénégal.

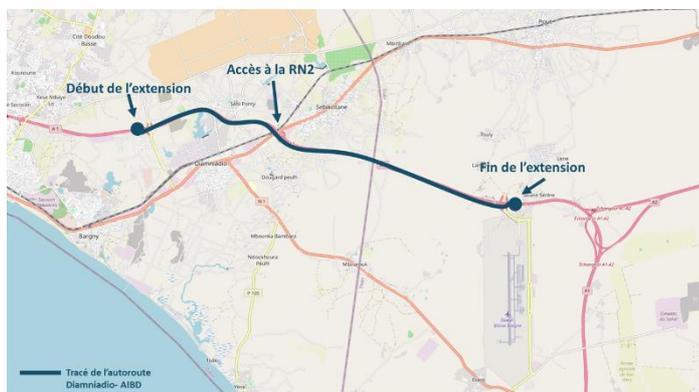
Intervenants et mode opératoire

La maîtrise d'ouvrage du projet est l'APIX SA.

Le concessionnaire est SECAA (ex SENAC SA), filiale d'Eiffage.

Ce projet a été financé via un prêt souverain.

L'Etat Sénégalais finançait les aspects E&S dont le Plan de Déplacement et de Réinstallation et le Plan de Gestion Environnementale et Sociale.



Objectifs

- Relier le futur aéroport et la zone d'activité associée au centre de Dakar
- Réduire les temps de trajet entre la région de Dakar et les autres régions du Sénégal
- Contribuer au renforcement de la sécurité et du confort des usagers pour leurs déplacements

Réalisations attendues

- Prolongement de l'autoroute jusqu'à la RN2
 - Tronçon de 7 km jusqu'à la RN2
 - Echangeur Diamniadio Est
- Prolongement de l'autoroute jusqu'à la l'AIBD
 - Tronçon de 10 km jusqu'au nord de l'AIBD
 - Echangeur AIBD
- Réalisation de l'évaluation environnementale
 - Plan de Déplacement et de Réinstallation (PAR)
 - Plan de Gestion Environnementale et Sociale (PGES).

¹Date du dernier versement

Appréciation de la performance

Pertinence

Le projet est aligné sur la stratégie du gouvernement du Sénégal et s'inscrit dans la stratégie d'intervention de l'AFD telle que définie dans le Document Cadre de Partenariat Sénégal en vigueur au moment de l'instruction. Il s'inscrit plus marginalement dans les cadres d'intervention stratégiques pays et sectoriel Transport de l'AFD.

Il répondait à une problématique de mobilité allant au-delà de l'accès à AIBD et s'insérait plus généralement dans la programmation autoroutière nationale et régionale. La pertinence de l'instrument financier est également établie.

Efficacité

L'infrastructure réalisée est conforme au cahier des charges initial à l'exception de l'ajout de deux diffuseurs au niveau de Diamniadio et au niveau d'AIBD réalisé dans le cadre d'avenants. Ces deux diffuseurs renforcent la pertinence du projet en assurant une connexion « totale » entre Dakar et la ville nouvelle de Diamniadio d'une part et AIBD d'autre part. La composante d'appui a globalement atteint son objectif d'accompagner le maître d'ouvrage dans la gestion du projet. Néanmoins, le soutien à l'APIX a été maintenu plus longtemps que prévu pour répondre aux besoins de suivi du Plan d'Action et de Réinstallations, 40% de l'appui ayant été réalisé après la fin de la période de construction.

Efficienne

La composante infrastructure a été particulièrement efficiente tant en termes de respect du coût du projet qu'en terme de calendrier de réalisation. Cependant, au regard des retards finalement constatés sur le projet AIBD le choix de la procédure de gré à gré motivé par l'urgence de rendre l'infrastructure fonctionnelle à la mise en service de est questionnable, une mise en concurrence aurait finalement pu être plus efficiente.

L'appui au maître d'ouvrage était nécessaire pour le suivi du projet. Le volet AMO a atteint ses objectifs et a contribué de manière significative à la mise en œuvre du projet. L'efficacité de cette composante aurait pu être améliorée sur le volet d'appui au financement des frais de gestion de l'APIX, en particulier au regard des ressources qu'il a mobilisées.

Impact

Au-delà de l'accès au nouvel aéroport (impact principal visé), le projet a permis d'améliorer les temps de parcours vers Thiès et Mbour en synergie avec les prolongements AIBD-Thiès et AIBD-Mbour (autres projets réalisés hors financement AFD). Le projet a créé un nombre important d'emplois en phase de construction. Les Zones Economiques Spéciales desservies par le prolongement n'ont pas encore atteints leur développement total mais des entreprises sont déjà présentes sur ces deux zones. Sur les aspects Environnementaux & Sociaux, le PGES était globalement cohérent mais sa mise en œuvre n'a pas été achevée et le suivi environnemental des travaux a fait défaut. La mise en œuvre du PAR sur ce projet a accusé des retards significatifs et les objectifs n'ont pas pu être atteints.

Viabilité/durabilité

La durabilité de l'infrastructure réalisée dans le cadre du projet est globalement satisfaisante : son entretien et sa maintenance sont assurés par le concessionnaire. La baisse des tarifs, convenues dans l'urgence et sous la pression des usagers, fait l'objet d'un protocole en cours de renégociation.

Valeur ajoutée de l'appui AFD

A travers son financement l'AFD a démontré sa capacité à mobiliser des financements rapidement afin d'appuyer les pouvoirs publics dans un projet phare.

Conclusions et enseignements

L'analyse évaluative conduit à souligner les bonnes performances du projet au regard des critères d'évaluation, à l'exception des aspects environnementaux et sociaux, qui ont connu des difficultés dans leur mise en œuvre. Le projet joue aujourd'hui un rôle important dans la mobilité depuis et vers Dakar, comme en atteste le trafic dépassant très fortement les prévisions.

Les appuis de type AMO et conseils ont été utiles pendant la phase de négociation du contrat complémentaire et pour le suivi des travaux. Ils auraient pu couvrir l'appui à l'APIX dans le suivi de la mise en œuvre du Plan de Gestion environnemental et social (PGES) et du Plan d'Actions de Réinstallation (PAR). Par ailleurs, l'appui au financement des frais de gestion de l'APIX s'est poursuivi significativement au-delà de la phase de travaux afin de répondre aux besoins de suivi du PAR.

Le recours à un partenariat public privé et à une procédure de gré à gré, surtout pour des marchés aussi importants, ne devrait pas se baser uniquement sur les risques et devrait être précédée d'une étude comparative des solutions alternatives incluant notamment :

- une estimation des gains qui pourraient être obtenus à niveau de service équivalent avec une mise en concurrence
- une estimation des coûts éventuels induits par un processus compétitif en termes de délais, et/ou de risques.