

Document de présentation :

Second point de traversée du Nil à Jinja, en Ouganda



Réunion de l'ICA :

Financer les transports pour stimuler la croissance en Afrique

3-4 décembre 2007

TABLE DES MATIÈRES

- 1. Résumé**
- 2. Justification économique**
- 3. Le projet**
- 4. Analyse de faisabilité**
- 5. État du développement**
- 6. Contacts pour le projet**

1. Résumé

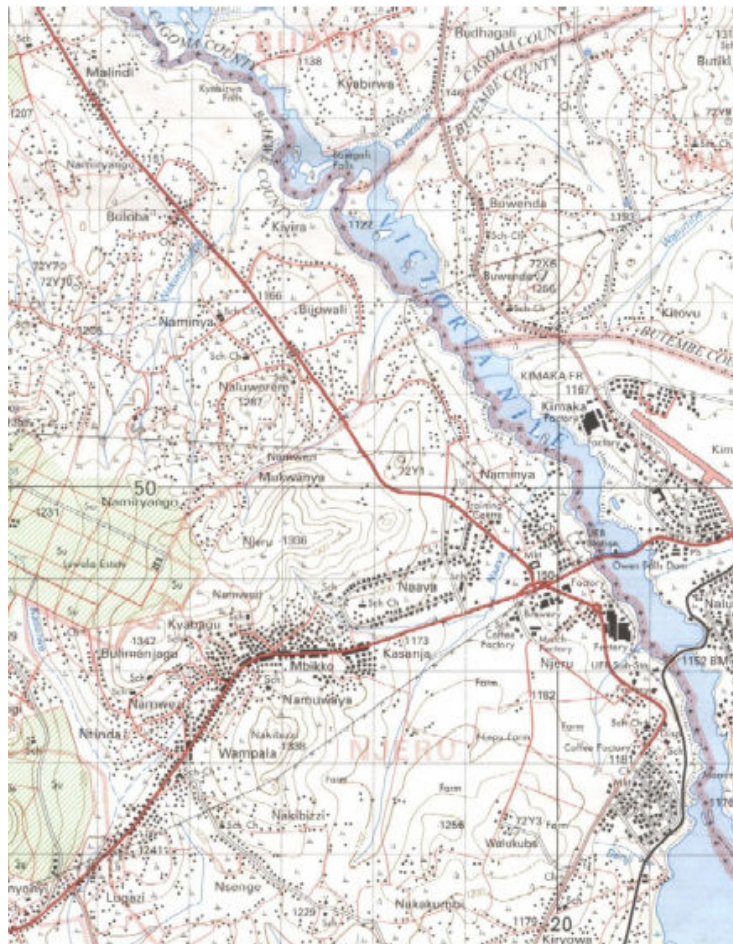
Le ministère ougandais des Travaux publics, du Logement et des Communications (MOWHC) a exprimé son intérêt pour la construction d'un pont sur le Nil. Des inquiétudes quant à l'état actuel du pont situé sur le barrage Nalubaale sont à l'origine du projet de conception d'un nouveau pont.

Le pont existant, qui est soutenu par le barrage, est la seule liaison routière de l'Ouganda qui traverse le Nil, et à ce titre, fait intégralement partie du réseau de transports de la région. Le pont constitue également un lien essentiel le long de la « Northern Corridor Route » (NCR), la plus importante autoroute d'Ouganda. Toutefois, de récentes études ont montré que le barrage et le pont subissent les effets d'une insuffisance d'entretien et nécessiteront des travaux de remise en état d'envergure.

Toute fermeture du pont entraverait la circulation au-dessus du Nil et scinderait le pays en deux. Afin d'éviter cette interruption potentielle, le gouvernement ougandais a fait part de son intérêt pour la construction d'un nouveau point de traversée à Jinja.

Le gouvernement a également fait part de son souhait d'obtenir un financement du secteur privé pour le projet. Les conditions générales d'un tel arrangement seraient négociées entre le gouvernement ougandais et les investisseurs du secteur privé. Toute négociation inclurait probablement l'attribution d'une part des recettes du péage aux investisseurs du secteur privé.

Une étude de préfaisabilité pour le projet a été achevée en mars 2006. Le gouvernement a demandé à l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA) de prendre en charge le financement de l'étape suivante de l'étude de faisabilité.



2. Justification économique

2.1 L'Ouganda

L'Ouganda est un pays en développement enclavé d'Afrique orientale. Son revenu par habitant est approximativement de 330 USD par an. Le pays connaît une bonne stabilité économique, avec une croissance moyenne du PIB réel de 6,5% sur les 10 dernières années.

Les routes constituent l'épine dorsale du réseau de transports de l'Ouganda. Le pays ne dispose que d'un seul aéroport international, à Entebbe, et de seulement 205 km de réseau ferroviaire en fonctionnement, la voie ferrée Kampala-Malaba.

2.2 La « Northern Corridor Route »

La Northern Corridor Route (NCR) est la plus importante autoroute d'Ouganda. Elle représente 6,8% du réseau routier de l'Ouganda et assure 31,5% du trafic routier. Le trafic combiné du transit et du transbordement dépasse 2,2 millions de tonnes par jour, à un taux d'accroissement annuel qui s'établit à 20%. La route relie l'Ouganda au port de Mombasa, et il s'agit de l'itinéraire de transport des marchandises de prédilection pour l'essentiel du commerce et des échanges de l'Ouganda. L'autoroute revêt également une importance cruciale pour les réseaux de transport du Rwanda, du Burundi et de la République démocratique du Congo.

À l'heure actuelle, la NCR ne comporte qu'un seul point de traversée du Nil en Ouganda, le barrage-pont de Nalubaale, situé près de la source du Nil à Jinja. Plus de 90% du trafic ougandais le long de la NCR traverse le barrage-pont de Nalubaale. Toute fermeture du pont entraînerait une désorganisation économique considérable et séparerait dans les faits la partie sud-est du pays des régions situées à l'ouest et au nord.

À Nalubaale, le pont est soutenu par la structure existante du barrage qui a été érigé il y a 50 ans. Depuis leur construction, le barrage tout comme le pont n'ont fait l'objet que de réparations minimales. Le manque d'entretien adéquat s'est traduit par une détérioration des conditions pour les deux structures. Le gouvernement a effectué des réparations ad hoc destinées à éviter que les conditions ne se détériorent davantage, mais il reste à entreprendre des réparations à grande échelle. Le MOWHC a décidé qu'un autre pont devait être construit pour assurer le transport sur la « Northern Corridor Route ».

3. Le projet

3.1 Le pont

Le nouveau pont serait un second point de traversée à proximité du barrage-pont existant de Nalubaale. Une étude de pré-investissement menée par Mott MacDonald, Kagga and Partners en mars 2006 a examiné plusieurs variantes d'alignements et de structures. Elle a conclu que la meilleure option au coût d'investissement le plus bas était un pont à haubans comportant deux travées de 90 mètres et 210 mètres respectivement. La construction du pont comprendrait celle d'une tour de 80 mètres de haut sur la rive Nalufenya du fleuve. Afin de minimiser les coûts, l'utilisation de l'île Nile Island comme pilier a été recommandée.

3.2 Impact environnemental

L'étude de pré-investissement de 2006 comportait un énoncé de projet avec un volet environnemental. Un énoncé de projet est la première étape nécessaire en vue d'obtenir que l'agrément du projet par l'Autorité nationale ougandaise de l'environnement (NEMA). L'énoncé de projet présente la portée du projet, ses impacts possibles sur le plan de l'environnement, et les mesures possibles qui pourraient être prises pour atténuer l'impact environnemental. Une étude environnementale complète devra être entreprise avant que l'approbation finale du projet puisse être accordée.

L'évaluation initiale de l'énoncé du projet prenait en considération plusieurs facteurs environnementaux différents, parmi lesquels :

- le bruit ;
- la poussière ;
- les accidents ;
- les pertes potentielles d'emploi ;
- l'expropriation de terres pour la construction des routes d'accès ;
- les perturbations et les déplacements que le projet entraînerait pour les personnes ; et
- l'impact écologique.

D'après la conclusion de l'énoncé de projet, toutes les externalités négatives générées par le projet pourraient être nettement réduites par des mesures d'atténuation appropriées.

3.3 Cadre juridique

L'Ouganda n'a qu'une expérience limitée des partenariats public-privé (PPP), et sa structure législative n'a pas encore élaborer de lois en vue de faciliter de tels arrangements. Sa constitution, qui n'a été adoptée qu'assez récemment le 8 octobre 1995, interdit spécifiquement tout impôt non prescrit par le parlement. Toute tentative d'imposer un droit de péage, même si des itinéraires alternatifs étaient accessibles, sans approbation directe du parlement, pourrait être contestée en raison de sa nature fiscale et donc inconstitutionnelle.

L'étude de pré-investissement de 2006 recommande que le gouvernement ougandais promulgue une législation envisageant des concessions sous l'égide des PPP par l'intermédiaire des ministères concernés. Elle recommande par ailleurs l'adoption de mesures législatives auxiliaires visant à soutenir spécifiquement le projet.

4. Analyse de faisabilité

4.1. Les options

L'étude de pré-investissement de 2006 a examiné différents modèles de ponts. Elle a également analysé deux alignements possibles pour le pont, l'un utilisant un pont-rail existant comme support et l'autre usant l'île Nile Island comme pilier. Ensuite, l'étude a examiné 5 configurations possibles pour le pont :

- Option A1 : pont cantilever équilibré, Alignement A Island Route (itinéraire de l'île)
- Option A2 : pont suspendu à haubans, Alignement A Island Route (itinéraire de l'île)

- Option B1 : pont cantilever équilibré, Alignement B Railway Route (itinéraire ferroviaire)
- Option B2 : pont suspendu à haubans, Alignement B Railway Route (itinéraire ferroviaire)
- Option B3 : pont en arc, Alignement B Railway Route (itinéraire ferroviaire)

L'étude a aussi examiné 4 options de financement différentes.

Les deux premières options étaient des arrangements de type Construction- exploitation-transfert (BOT) dans le cadre desquels le secteur privé financerait la construction du pont en échange d'une concession de 30 ans. Pendant la durée de la concession, l'investisseur privé serait responsable de l'entretien et de l'exploitation du pont et pourrait percevoir les recettes correspondant aux droits de péage imposés aux usagers du pont. Dans l'hypothèse retenue pour la première option BOT, le projet serait financé au moyen d'un prêt à taux bonifié annuel de 3%. Dans l'hypothèse retenue pour la deuxième option BOT, le projet serait financé au moyen d'un prêt à un taux d'intérêt annuel de 11%.

Dans l'hypothèse retenue pour la troisième option, le gouvernement financerait la construction du pont et le secteur privé se verrait attribuer un contrat d'exploitation et d'entretien du pont. En échange, les exploitants recevraient une prestation de service fixe provenant des recettes du péage. Tout excédent de recettes reviendrait au Fonds routier ougandais. Cette option a été examinée pour montrer que les revenus du projet pourraient couvrir les coûts d'entretien et d'exploitation.

Dans la quatrième option, un accord de crédit-bail a été examiné, aux termes duquel le gouvernement financerait la construction du pont et le secteur privé financerait une partie des coûts afférents à la construction du pont, afin de conclure un contrat de 30 ans aux termes duquel l'exploitant privé entretiendrait et exploiterait le pont en échange des recettes du péage. L'étude a eu recours à un modèle dans lequel le gouvernement finançait environ 85% des coûts de construction initiaux du projet et le secteur privé financerait les 15% restants.

Le calendrier du projet prévoyait une période de construction de trois ans, avec des coûts de construction d'environ 35 millions d'USD, dont quelque 5,5 millions seraient financés par le secteur privé. Les coûts d'entretien et d'exploitation étaient estimés à 1,05 million d'USD au cours de la première année d'exploitation (la quatrième année du projet), avec une augmentation annuelle prévue de 5%. Au total, l'extrapolation des coûts d'entretien et d'exploitation pendant les 27 années opérationnelles du contrat indiquait un montant d'environ 70 millions d'USD. L'analyse de l'étude comprenait également les taxes et redevances annuelles qui seraient versées par l'exploitant au fisc, bien qu'aucune analyse détaillée de ces frais ne soit disponible.

4.2 Accroissement du trafic routier

Le rapport s'est servi d'informations statistiques recueillies auprès du gouvernement ougandais pour estimer l'accroissement du trafic routier sur l'itinéraire proposé. Les estimations incluses en sont encore au stade préliminaire et sont basées sur les tendances passées du trafic routier.

Period	Low Growth Scenario	Medium Growth Scenario	High Growth Scenario
2005 to 2008	3.5%	7.0%	10.0%
2009 to 2019	3.0%	5.0%	7.5%
2020 to 2039	3.0%	3.0%	3.0%

Source: Consultant estimates

Bien que ces taux d'accroissement ne tiennent pas compte des changements des schémas de trafic routier liés à l'installation d'un péage, les consultants prévoient que les écarts seront relativement faibles en raison de l'absence d'autres points de traversée pour le trafic routier.

Une source d'inquiétude potentielle réside dans la remise en état projetée d'une voie ferrée existante traversant le Nil. Les travaux de remise en état pourraient faire de la voie ferrée un moyen de transport plus attrayant pour traverser le fleuve.

Une étude plus détaillée du trafic routier devra être menée pour établir des projections plus précises.

4.3 Conclusions

Ci-dessous figure un résumé des résultats obtenus par les consultants sur lesquels s'est appuyée l'analyse de pré-investissement du projet.

Options	Option A1	Option A2	Option B1	Option B2	Option B3
Capital cost (in million US\$)	33.74	33.30	34.36	35.78	37.37
Loan Financed Construction, Operation and Maintenance – 3% Interest per annum	/	/	/	/	/
Loan Financed Construction, Operation and Maintenance – 11% Interest per annum	/	/	/	/	/
Contract : Operation and Maintenance	20.28	20.47	20.02	19.45	18.85
Contract : Leasing	18.42	18.72	17.99	17.06	16.07

Source: Consultant estimates

} Taux de rentabilité interne

Les consultants ont été en mesure de dégager plusieurs conclusions à partir des données recueillies, bien qu'il ne s'agisse encore que d'une étude préliminaire et qu'une étude de faisabilité plus approfondie soit nécessaire.

L'étude a conclu que l'Option A2, un pont suspendu à haubans utilisant l'île Nile Island comme pilier, générait le coût d'investissement le plus bas et constituait le meilleur choix en termes d'alignement du pont et de conception.

Les options BOT n'ont pas été considérées comme viables. Le taux de rentabilité interne (TRI) du projet était négatif, tant dans l'hypothèse d'un prêt commercial à un taux d'intérêt de 11% que dans celle d'un prêts à taux bonifié de 3%. L'option du contrat portant sur l'exploitation et l'entretien indiquait une rentabilité satisfaisante, les recettes de péage dépassant les coûts d'entretien et d'exploitation.

L'option de crédit-bail a révélé une viabilité financière satisfaisante avec un TRI de 18,72%.

Les résultats indiquent que le financement intégral du projet par le secteur privé ne constituerait pas une option viable. En revanche, ils indiquent que la participation du secteur privé est possible, à condition qu'une grande partie des coûts initiaux de construction soit financée par le gouvernement ougandais.

5. État du développement

En août 2007, le MOWHC a demandé au gouvernement japonais de financer une étude de faisabilité portant sur le projet du pont. On attend une réponse à cette demande.

Le gouvernement ougandais a exprimé son intérêt pour un financement du projet avec le soutien d'investisseurs privés. Le gouvernement n'a pas encore établi la nature exacte de la participation du secteur privé au projet, et demeure ouvert à des négociations impliquant plusieurs scénarios de financement possibles.

6. Contacts pour le projet

Jeremy Bassy Aguma
Économiste spécialisé dans les Transports
Road Agency Formation Unit (RAFU)
Ministère des travaux publics et des transports
Tél. : +256 31 233100/ +231 41 318000/ (ligne directe) +256 31 2233215
Fax : +256 41 232807/ +256 41 347616
E-mail : jaguma@rafu.or.ug