

**Séminaire International sur les Transports et la Recherche en  
Afrique Sub-Saharienne - SITRASS 10  
Lomé les 10, 11 et 12 septembre 2025**

*Bilan et perspectives après 40 ans de programmes et de politiques de transport  
en Afrique*

**Partenariats public-privé dans le  
secteur des infrastructures  
routières en Afrique :**  
Expériences de la Côte d'Ivoire au cours des vingt  
dernières années

Par

**Dr KOUASSI Paulin Maxime Yao,  
Président du CNCI-Route**

# Contexte et enjeux historiques

- Besoin croissant en infrastructures routières
- Contraintes budgétaires de l'État
- Émergence des PPP dès les années 1990

# Objectifs de la communication

- Identifier les conditions de succès
- Dégager les bonnes pratiques
- Analyser les contraintes
- Étude de cas ivoirien

# Méthodologie

- Revue de littérature
- Analyse d'expériences internationales
- Étude de cas Dabou – Grand Lahou

# Définition : PPP

## Plusieurs définitions :

Le PPP est un mode contractuel qui permet d'acquérir des biens publics et de fournir des services publics. (CNP-PPP)

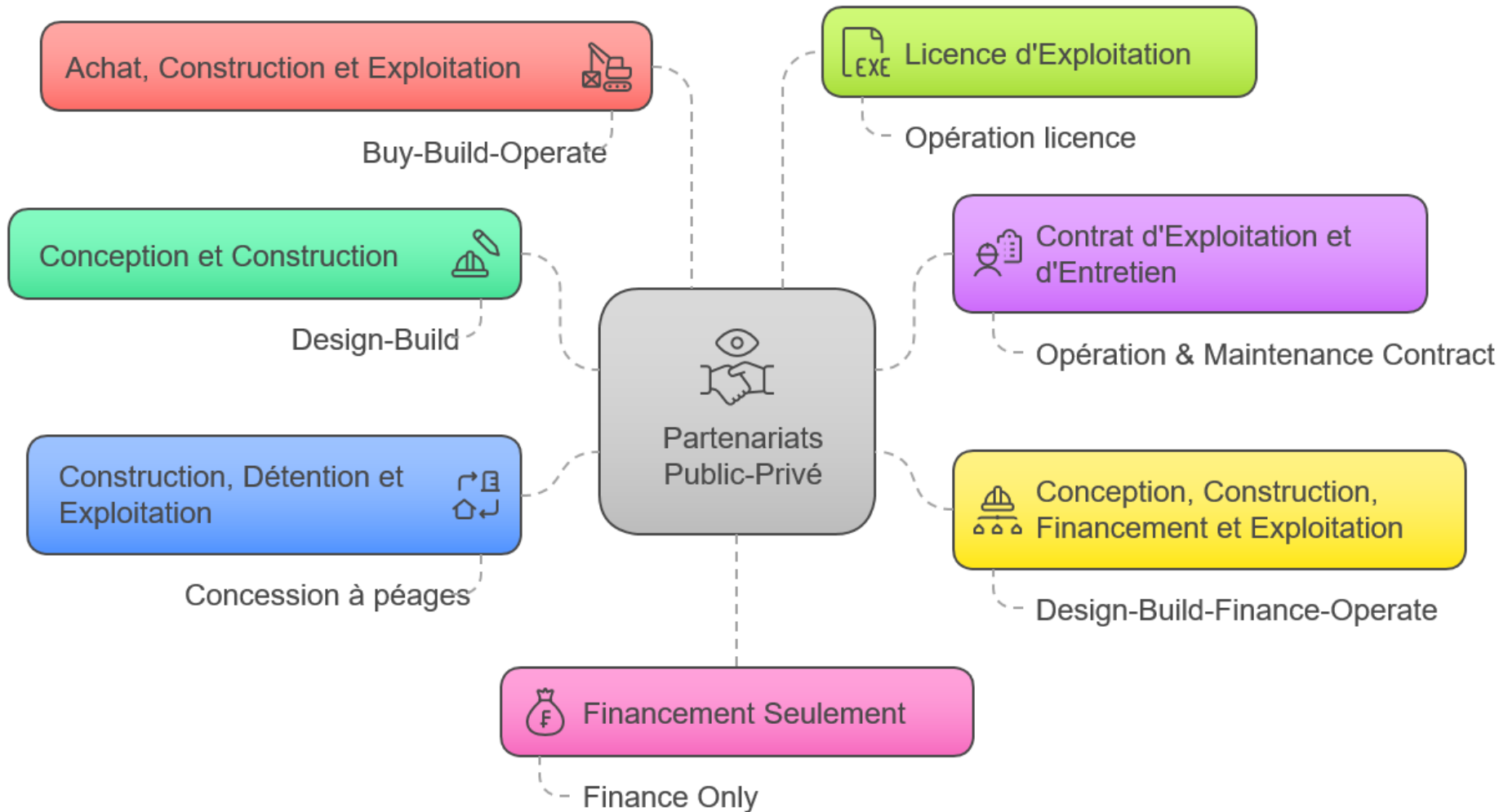
Au sens le plus large, les PPP sont :

« des accords de collaboration reposant sur un engagement mutuel (en sus de celui couvert par un contrat) entre une organisation du secteur public et une organisation en dehors du secteur public».

# Structure des PPP



# Types de Partenariats Public-Privé





# Quelques PPP Routiers en Afrique

## Autoroute à péage Dakar- Diamniadio

Un projet majeur pour améliorer les infrastructures de transport au Sénégal.

## Voie express Lekki – Epe

Une infrastructure essentielle pour désengorger Lagos et stimuler la croissance économique.

## Route à péage Afrique du Sud - Mozambique

Un projet transfrontalier facilitant le commerce et le tourisme.



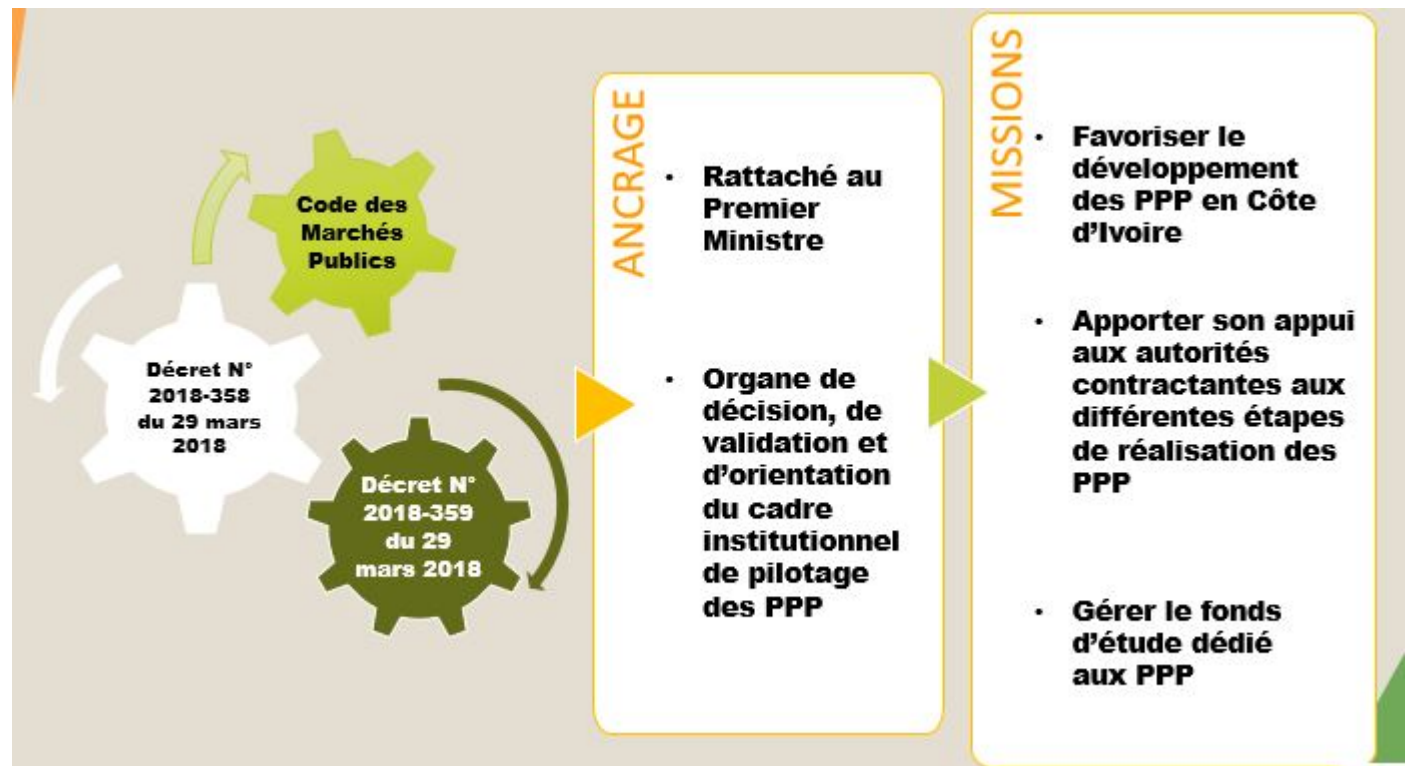
# Quelques PPP Routiers en Afrique

- Quelques grands corridors routiers en PPP sont mentionnés :
  - Corridor Nairobi-Mombasa (Kenya)
  - Corridor Abidjan-Lagos (Afrique de l'Ouest)
  - Corridor Mombasa-Nairobi-Addis (Corne de l'Afrique)
  - Corridor Tema-Ouaga-Dougou-Bamako (Afrique de l'Ouest)
  - Corridor Trans-Maghreb (TAH 1)
  - Corridor Bamenda-Enugu (Afrique centrale)

# Cadre réglementaire des PPP en Côte d'Ivoire

- Importance d'un cadre juridique clair
- Stabilité et transparence
- Attractivité pour les investisseurs privés

Création du Comité National de pilotage des partenariats public-privé (CNP-PPP) en 2012



# Cadre réglementaire des PPP en Côte d'Ivoire

- Importance d'un cadre juridique clair
- Stabilité et transparence
- Attractivité pour les investisseurs privés

PND 2021-2025 : intégration de projets de Partenariat Public-Privé (PPP)

Cadre institutionnel mis en place par le Gouvernement

- Décret n°2018-358 du 29 mars 2018, fixant les règles relatives aux contrats de partenariats. Ce texte réglementaire énonce les normes régissant ces contrats et les principes fondamentaux de la gouvernance des PPP.
- second décret n°2018-359 du 29 mars 2018, définit les attributions, l'organisation et le fonctionnement du Comité National de Pilotage des Partenariats Public-Privé (CNP-PPP) créé en 2012.

# Cadre réglementaire des PPP en Côte d'Ivoire

- Etude de la transposition de la Directive de l'UEMOA en cours par l'Autorité de régulation de la commande publique (ARCOP)

## UEMOA

1. **Directive N°01/2022/CM/UEMOA** portant cadre juridique et institutionnel des partenariats Public-Privé dans l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine.
2. **Stratégie d'encadrement des partenariats Public-privé (PPP) dans l'UEMOA de juillet 2022** . Elle vise rendre la région plus attractive pour les investissements et à promouvoir une croissance économique forte et durable pour réduire l'incidence de la pauvreté et permettre la réalisation des Objectifs pour le Développement Durable à l'horizon 2030.

# Projet emblématique : Pont Henri Konan Bédié

- Construit en PPP (BOT, concession 30 ans)
- Impact majeur sur la circulation à Abidjan
- Investissement international et local

# Étude de cas : Route côtière Dabou – Grand Lahou en 2023

- Réhabilitation en PPP (93 km)
- Confiée à VINCI/Sogea-Satom
- Contrat d'environ 65,62 milliards de F CFA, soit 100 M€.

# Étude de cas : Route côtière Dabou – Grand Lahou Avant réhabilitation



## Côtière avant sa réhabilitation

DABOU –GRAND-LAHOUE : 73,8 km



# Étude de cas : Route côtière Dabou – Grand Lahou Avant réhabilitation

## Principaux éléments de l'analyse financière

Modèle de l'analyse financière du comparateur public, CREXE [2007]

	Catégorie de revenus et de dépenses	hypothèses	Montant annuel (pour n années du partenariat)
<b>Dépenses</b> (Section 1.1)	1- Planification		
	2- Transaction		
	3- Conception et réalisation		
	4- Exploitation		
	5- Entretien		
	6- Financement		
<b>Revenus</b> (section 1.2)	1- Droits de péage		
	2- Valeur résiduelle		
	3- Autres revenus		
<b>Ajustements</b> (Section 1.3)	1- Risques		
	2- Biais d'optimisme		
		(Section 1.4)	
	<b>Analyse de la sensibilité (1.5)</b>		

Avec :

R<sub>i</sub>, D<sub>i</sub>, A<sub>i</sub> désignant respectivement les revenus, les dépenses et les risques de l'année i ;

T : le taux d'actualisation ;

N : la durée du partenariat ;

B.O : l'ajustement au biais d'optimisme.

Cette formule permet d'évaluer l'effet anticipé du projet sur les finances publiques.

$$VAN = \sum_{i=1}^n \frac{R_i - D_i - AR_i}{(1+t)^i} - B.O$$

Kouassi P. [2014] : Partenariat public-privé dans le secteur des infrastructures routières en côte d'ivoire : étude de cas ; Mémoire d'études, Avril 2014, DESS de Régulation Economique et Gestion des Projets d'Infrastructures, UFR des Sciences Economiques et de Gestion.

# Étude de cas : Route côtière Dabou – Grand Lahou Avant réhabilitation

## ***Principaux éléments de l'analyse financière***

### **Analyse financière du projet**

- **Schéma de financement des investissements**
- ***Analyse de la rentabilité du projet***
  - ✓ ***Résultats économiques pour l'opérateur***
  - ✓ ***Bilan financier pour l'Etat***

### ***Les charges d'exploitations***

- **Système de péage**
- **personnel d'exploitation**

### **Le montant des péages et recettes prévisionnelles**

- **Trafic sur la route en projet**
- **Définition du montant des péages**
- **Recettes prévisionnelles**

### **Charges annuelles d'exploitation**

- **Salaires**
- **frais généraux**
- **charges d'entretien**
- **Charges de financement**
- **Redevance versée à l'Etat**
- **Impôt sur les bénéfices des sociétés**

# Étude de cas : Route côtière Dabou – Grand Lahou

## Avant réhabilitation

Trafic Moyen Journalier Annuel sur la route « côtière » en 2007

(trafic normal + trafic détourné), source BNETD 2007

	VP	Taxi urbain + TB	Mini car < 31 pl	Autocar > 31 pl	Camionnette et Fourgonnette	Camion léger	Ensemble articulé	Total
Abidjan – Dabou	1 668	413	979	76	447	273	117	3 972
Dabou – Grand Lahou	567	281	344	97	255	247	154	1 945
Grand Lahou – Fresco	426	686	112	102	126	196	186	1 835

Influence de la pondération des types des véhicules sur la rentabilité financière

Montant du péage pour le véhicule de référence	Taux de rentabilité interne (TRI)	Valeur Actuelle Net (VAN) au taux de 12%
500	4,1	-21287,5486
750	6,7	-14648,6567
1000	8,6	-8658,02771
1250	10,3	-3069,15597
1300	10,6	-1959,94414
1400	<b>11,2</b>	<b>253,663409</b>

Les recettes de péage sont influencées par les pondérations affectées à l'ensemble des classes de véhicules par rapport au véhicule de référence. La pondération a d'autant plus d'impact que la proportion de trafic que représente la classe concernée est importante.

# Étude de cas : Route côtière Dabou – Grand Lahou

## Avant réhabilitation

### Historique des coûts

Tronçon	Longueur (km)	Coût des travaux hors TVA	Coût HTVA/km (F CFA)	Période de réalisation
Dabou - Irobo	47,4	4 291 566 944	90 539 387	Avril 1988 à Septembre 1989
Irobo – Grand Lahou	26,4	2 094 438 802	79 334 803	Mai 1991 à janvier 1992
		6 386 005 746		

Renforcement structurel de la chaussée/ réhabilitation				27 686 400 000
5BB/12GNT/Glc (4%)	320 000 000	FCFA/km	84	26 880 000 000
Signalisation horizontale et verticale	9 600 000	FCFA/km	84	806 400 000
Construction du poste et équipements				1 300 000 000

**Avec cette étude de cas, même pour des trafics de plus 1560 véhicules jour, la rentabilité de l'investissement en PPP n'est pas toujours assurée.**

**Cf. Kouassi P. 2014 pour avoir toutes les données !**

# Investissements publics et PPP (2011–2024)

Plus de **3000 milliards de F CFA mobilisés** par l'Etat pour la réalisation des différents projets structurants repartis à travers :

- la construction de **260 km** d'autoroutes,
- l'aménagement et le bitumage de plus de **1 500 km** de routes interurbaines neuves,
- et le renforcement de plus de **2 000 km** de routes revêtues existantes (source MEER).

✓ **Rôle complémentaire important des PPP**

# Projets de connectivité rurale

- Projet Banque mondiale + Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (AIIB) : 15 000 km
- Programme Roads4People (ORIS–ONUUDI),  
**Discussions en cours.**
- Inclusion et durabilité

# Projets urbains structurants

- Tunnel et giratoire d'Abobo (Besix – PFO Africa)
- Réduction des embouteillages urbains

# Tentatives de PPP non abouties entre l'an 2000 et 2010 :

- Abidjan–Grand-Bassam
- Singrobo–Yamoussoukro
- Combinaison des deux projets (Abidjan-Grand-Bassam et Singrobo – Yamoussoukro)
- Route Dabou-Grand-Lahou en 2009.

Le financement du projet Abidjan-Bassam a pu être bouclé dans la période par un financement à taux concessionnel par Exim Bank Chine avec un apport de 15 % du financement par l'Etat de Côte d'Ivoire.

Il en est de même pour l'autoroute Singrobo-Yamoussoukro financé par la BID, la BADEA, le FSD, le F-OPEP, le KFD et l'Etat de Côte d'Ivoire.

**Coût des travaux :**  
**141 007 995 797 F CFA**



Prolongement de  
 l'Autoroute du  
 Nord

**Coût du Contrôle  
 des travaux :**  
**4 319 757 808 F CFA**

Recette A de  
 péage 2023  
**Attingué :**  
**13 179 059 122 F CFA**  
**Singrobo :**  
**6 953 288 805 F CFA**



Voie Express  
 Abidjan-Grand  
 Bassam  
**103 000 000 euros**

**Financement d'EXIM  
 BANK (85%) :**  
**80,32 millions d'euros**  
**Etat de Côte d'Ivoire  
 (15%) :**  
**14,18 millions d'euros**

Recette de  
 péage 2023

**Recette A + 4 619 897 500 F CFA**

Montage du PPP

Trafic en 2023

**Un seul projet  
 PPP non abouti**

Recettes de péage  
 Source : [www.fer.ci](http://www.fer.ci)

**Association des  
 deux projets pour  
 accroître les recettes  
 de péage.**  
 PPP non abouti

- Bureau de contrôle : (3%)  
 2,83 millions d'euros (Etat)
- Maîtrise d'Ouvrage  
 Déléguée : (6%) 5,67 millions  
 d'euros (Etat)

Prêt à taux concessionnel

Montant du prêt sollicité	: 80,32 millions d'euros
Taux d'intérêt	: 2% l'an
Durée du prêt	: 20 ans y compris 7 ans de différé
Taux de commission d'engagement	: 0,75% par an sur les montants non décaissés
Taux de frais de gestion	: 1% flat

# Facteurs clés de succès des PPP

- Répartition équilibrée des risques
- Montage financier solide
- Renforcement institutionnel
- Planification rigoureuse

# Contraintes et défis

- Pression financière de l'État
- Complexité contractuelle
- Risques politiques et institutionnels
- Besoin d'innovation technologique

# Contraintes et défis

Frein	Description
<b>1. Une rentabilité souvent jugée insuffisante</b>	Les opérateurs privés restent prudents face à des projets dont la rentabilité repose essentiellement sur les recettes de péage. Même sur des axes à fort trafic, les perspectives de retour sur investissement peuvent apparaître incertaines, notamment en l'absence de garanties de trafic ou de soutien public ciblé (subventions, revenus complémentaires, etc.).
<b>2. Des montages financiers et contractuels encore peu incitatifs</b>	Le faible recours à des évaluations économiques et financières rigoureuses avant l'engagement des projets limite la confiance des investisseurs. La répartition des risques, souvent déséquilibrée en défaveur du privé, constitue également un frein majeur.
<b>3. Des risques élevés, mal partagés et peu couverts</b>	Le manque de mécanismes de couverture des risques (trafic, géotechnique, environnement, change, etc.) augmente le coût du capital pour les partenaires privés. L'absence de garanties de recettes ou de clauses de sauvegarde décourage les engagements à long terme.
<b>4. Des coûts d'investissement et d'exploitation élevés</b>	Les projets routiers présentent des coûts initiaux importants. À cela s'ajoutent les aléas liés aux expropriations, aux retards administratifs ou aux variations de prix. Sans maîtrise rigoureuse des coûts ni allocation transparente des imprévus, la viabilité financière des projets est mise en cause.
<b>5. Un cadre institutionnel et réglementaire encore en construction</b>	L'environnement légal et institutionnel manque souvent de stabilité, de cohérence ou de lisibilité. Le flou sur les responsabilités des parties prenantes publiques, la faible spécialisation des administrations et l'absence de dispositifs efficaces de régulation et d'arbitrage limitent l'attractivité des projets.
<b>6. Un déficit de capacités techniques et d'anticipation</b>	Les autorités contractantes disposent rarement de l'expertise nécessaire pour concevoir, structurer et suivre des projets PPP complexes. Cela crée un déséquilibre dans les négociations et affecte la performance globale des projets.

# Bonnes pratiques et recommandations

- Cadre clair et attractif
- Transparence et gouvernance
- Suivi socio-environnemental
- Implication des parties prenantes

# Conclusion et perspectives

L'expérience de la Côte d'Ivoire en matière de partenariats public-privé (PPP) dans le secteur routier met en évidence un potentiel considérable.

Toutefois, le renforcement des capacités des acteurs nationaux demeure indispensable, notamment dans la conduite des études préalables, en particulier les études de faisabilité.

Par ailleurs, une évaluation régulière du trafic sur l'ensemble du réseau routier, à l'aide d'outils digitaux performants, apparaît essentielle pour mieux anticiper et préparer les négociations contractuelles.

Enfin, une répartition équilibrée des risques entre les parties prenantes constitue un facteur clé pour assurer la durabilité et la viabilité des futurs projets.

# Quelques références documentaires

Kouassi P. [2014] : Partenariat public-privé dans le secteur des infrastructures routières en Côte d'Ivoire : étude de cas ; Mémoire d'études, Avril 2014, DESS de Régulation Economique et Gestion des Projets d'Infrastructures, UFR des Sciences Economiques et de Gestion.

CREXE [2007] : Guide d'élaboration du comparateur public, du projet de référence et de l'analyse de la valeur des projets routiers envisagés en partenariat public-privé, ministère des Transports du Québec (MTQ), projet de recherche R 604 ; Novembre 2007. CREXE : Centre de recherche et d'expertise en évaluation.

MAPPP [2011] : Mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat ; guide d'utilisation du modèle financier d'évaluation préalable, version du 18 avril 2011 ; France.

François SERRES [2013] : rapport provisoire sur les orientations et principes de la stratégie ppp du gouvernement de Côte d'Ivoire, Abidjan, juin 2012

Recettes de péage Source : [www.fer.ci](http://www.fer.ci)  
<https://ppp.gouv.ci/>



**Dr KOUASSI Paulin M. Yao,  
Président du CNCI-Route**

**Courriel :**  
[kouassipm@yahoo.fr](mailto:kouassipm@yahoo.fr)

**de votre aimable attention**