

N° : 03-2023-PTC Date: 08/12 /2023

TITRE : Avenant n° 1 au Contrat Unique / Convention de Concession pour la conception, le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien de l'Autoroute à péage Patte d'Oie-Pikine-Diamniadio-AIBD, i.e. « Contrat Unique »

Type de contrat : Avenant à la Concession

Durée du contrat : 35 ans

Parties au contrat

Autorité (s) contractante (s) :

MFB – MITTD - MEPC – APIX SA

Partenaires privés :

SECAA SA

Objet du contrat :

L'Avenant n°1 au Contrat Unique a pour objet de modifier les stipulations du Contrat Unique afin de prendre en compte les accords intervenus au titre du Financement, dont les conditions et modalités sont expressément approuvées par les présentes par l'Autorité Concédante conformément aux stipulations des alinéas 7 et 9 de l'article 23.1 du Contrat Unique.

Région (s) concernée (s): Dakar et Thiès

Genèse et contexte du contrat :

L'accroissement extrêmement rapide de la population, qui est passée de 500.000 habitants en 1967, à près de 2,4 millions en 2003, a entraîné une forte occupation de l'espace dans la presqu'île du Cap-Vert avec la création de nouveaux quartiers.

Cependant, ces aménagements urbains ne se sont pas accompagnés d'une décentralisation conséquente des activités économiques et sociales et ont contribué à créer l'éloignement progressif des zones d'habitat par rapport aux zones de travail, provoquant un accroissement important de la demande de transport.

Déjà en 1978, les autorités avaient envisagé la réalisation d'une autoroute entre Dakar et Thiès, dont les études d'exécution détaillées avaient été élaborées, et les appels d'offre prêts à être lancés.

Au fil des années, la réalisation de cette autoroute s'est imposée avec l'encombrement permanent de la circulation à Dakar qui frise la paralysie aux heures de pointe. La

dernière campagne de comptage menée en novembre 2001 sur l'autoroute actuelle a évalué le nombre de véhicules à 70 000 véhicules / jour dans les deux sens entre Dakar et la proche banlieue.

A travers la réalisation de ce projet, l'objectif visé par le gouvernement est de restaurer au niveau du transport les conditions nécessaires à la consolidation de la croissance et de favoriser l'émergence de nouvelles zones d'investissement et de développement économique sur l'axe Dakar – Diamniadio – intérieur du pays (horticulture, textile, confection, nouvelles technologies, etc.).

Les principaux objectifs spécifiques visés sont :

- assurer un déplacement rapide des biens et des personnes pour sortir et entrer dans Dakar et améliorer la mobilité urbaine dans l'agglomération dakaroise ;
- permettre une connexion entre le nouvel aéroport de Ndiass, le centre de Dakar et la future Cité des Affaires prévue sur le site de l'aéroport actuel ;
- favoriser une politique de développement urbain à l'extérieur des zones saturées de la presqu'île du Cap-Vert qui va se concrétiser en particulier avec la création de la plateforme de Diamniadio ;
- desservir le nouvel Aéroport international Blaise Diagne.

Après l'avis de conformité avec les objectifs économiques et sociaux donné par le Conseil des Infrastructures en date du 28 décembre 2006, l'Etat du Sénégal a, par le décret n°2007-170 du 13 février 2007, autorisé le lancement de la procédure de passation d'un contrat CET (construction - exploitation - transfert) pour la réalisation du projet d'autoroute à péage Dakar - Diamniadio.

1. L'Etat du Sénégal a alors lancé une consultation en vue de sélectionner un partenaire privé conformément aux dispositions de l'article premier de la loi sénégalaise n° 2004-13 du 1^{er} mars 2004 relative aux contrats CET (construction - exploitation – transfert) (ci-après la « Loi CET ») pour :
 - concevoir, financer, construire, exploiter et entretenir le Tronçon Pikine-Diamniadio ;
 - concevoir et financer les équipements nécessaires à l'exploitation et à l'entretien par le Titulaire du Tronçon Patte d'Oie-Pikine transféré au partenaire privé dès l'achèvement des travaux de ce tronçon réalisé par l'Etat ; et
 - exploiter et entretenir le Tronçon Patte d'Oie-Pikine.
2. Au terme de cette consultation, l'Etat du Sénégal a signé le 2 juillet 2009 une convention de concession pour la conception, le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien de l'autoroute à péage entre Patte d'Oie et Diamniadio avec le groupement composé des sociétés Eiffage SA et Eiffage Sénégal SA.
3. Conformément à l'article 7 de la Loi CET, le Contrat Initial a fait l'objet, le 2 juillet 2009, d'une cession à la Société Eiffage de la Concession de l'Autoroute de l'Avenir (anciennement Société Eiffage de la Nouvelle Autoroute Concédée), société ad hoc spécialement constituée en vue d'exécuter le Contrat Initial. Au terme de cette cession, le titulaire du Contrat Initial est la Société Eiffage de la

Concession de l'Autoroute de l'Avenir (anciennement Société Eiffage de la Nouvelle Autoroute Concédée).

4. Le 21 décembre 2009, un premier avenant à la convention de concession susmentionnée a été signé (l'« Avenant n°1 CI »).
5. Le 12 janvier 2010, un deuxième avenant à la convention de concession susmentionnée a été signé (l'« Avenant n°2 CI »).
6. Le 1^{er} octobre 2010, un troisième avenant à la convention de concession susmentionnée a été signé (l'« Avenant n°3 CI »).
7. Un procès-verbal de médiation a été signé le 27 novembre 2012 entre les parties à la convention de concession susmentionnée (le « Procès-Verbal »).
8. Le 24 avril 2015, un quatrième avenant à la convention de concession susmentionnée a été signé (l'« Avenant n°4 CI »).
9. Il est précisé que la convention de concession susmentionnée telle que modifiée par l'Avenant n°1 CI, l'Avenant n°2 CI, l'Avenant n°3 CI, le Procès-Verbal et l'Avenant n°4 CI sera ci-après dénommée le « Contrat Initial ».
10. Par décret en date du 12 novembre 2013 et sur le fondement de l'article 20 alinéa 2 de la Loi CET, le Président de la République a, suite aux avis favorables du Conseil des Infrastructures et du Ministre de l'Economie et des Finances, autorisé la passation d'un contrat complémentaire pour l'extension de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio, objet du contrat de conception, de financement, de construction, d'exploitation et d'entretien conclu le 2 juillet 2009 entre l'Etat du Sénégal et les sociétés Eiffage SA et Eiffage Sénégal SA et transféré à la société SENAC SA afin de prolonger l'infrastructure jusqu'à l'aéroport international Blaise Diagne (« AIBD »).
11. Un contrat complémentaire au Contrat Initial portant sur la conception, le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien de l'autoroute à péage entre Diamniadio et AIBD a donc été conclu le 19 février 2014 entre l'Autorité Concédante et le titulaire du Contrat Initial.
12. Conformément aux stipulations de son article 42, le contrat complémentaire au Contrat Initial a ensuite été temporairement transféré à la société SENAC EXTENSION, société détenue par le groupe Eiffage, afin de permettre la mise en place du financement.

Au terme de ce transfert temporaire effectif depuis le 21 mai 2014, le titulaire du contrat complémentaire au Contrat Initial était la société SENAC EXTENSION.
13. Le 25 juin 2014, un premier avenant audit contrat complémentaire au Contrat Initial (ci-après, l'« Avenant n°1 CC ») a été signé entre les Parties, relativement à la desserte du Centre International de Conférence de Diamniadio.

- 14.** Le 24 avril 2015, un deuxième avenant audit contrat complémentaire au Contrat Initial (ci-après, l'« Avenant n°2 CC ») a été signé entre les Parties, relativement à la mise en œuvre du financement de la Concession conformément à l'article 23.1 du contrat complémentaire au Contrat Initial.
- 15.** Au terme du retransfert effectif depuis le 28 juillet 2015, le titulaire du contrat complémentaire au Contrat Initial est la Société Eiffage de la Concession de l'Autoroute de l'Avenir (anciennement Société Eiffage de la Nouvelle Autoroute Concédée).
- 16.** Le 30 octobre 2015, un troisième avenant audit contrat complémentaire au Contrat Initial (ci-après, l'« Avenant n°3 CC ») a été signé entre les Parties relativement, notamment, à la réalisation et à l'exploitation de passerelles de traversée pour piétons supplémentaires, ainsi qu'un échangeur et un barreau d'accès au giratoire Nord de l'AIBD.
- 17.** Il est précisé que ledit contrat complémentaire au Contrat Initial susmentionné tel que modifié par l'Avenant n°1 CC, l'Avenant n°2 CC et l'Avenant n°3 CC sera ci-après dénommé le « Contrat Complémentaire ».
- 18.** A la suite de la baisse des tarifs de péage intervenue à compter du 24 décembre 2018 à la demande expresse de l'Etat du Sénégal, les Parties ont mené plusieurs séries de discussions sur certaines stipulations du Contrat Initial et du Contrat Complémentaire aux termes desquelles les Parties se sont accordées, de manière globale, sur différents éléments permettant un rééquilibrage économique et financier des Contrats.
- 19.** A ce titre, l'Etat, le Titulaire et la société Eiffage SA ont conclu un protocole d'accord (ci-après, le « Protocole d'Accord ») en date du 16 mars 2021 prévoyant notamment la conclusion d'un contrat unique fusionnant les stipulations du Contrat Initial et du Contrat Complémentaire et prorogeant leur durée.
- 20.** Les Parties ont alors conclu un avenant en date du 22 décembre 2021 valant avenant n°5 au Contrat Initial et avenant n°4 au Contrat Complémentaire (ci-après l'« Avenant Unique ») au titre duquel un contrat unique a effectivement modifié, fusionné et remplacé, pour l'avenir, les Contrats (le « Contrat Unique »)..
- 21.** Par la suite, le Titulaire a entendu conclure avec des bailleurs de fond des accords relatifs à la mise en place de nouveaux instruments de financement en lien avec le Contrat Unique (ci-après le « Financement »). Ce Financement a notamment pour objet de financer les Investissements Complémentaires sur Autoroute en Service (ICAS) restant à être réalisés par le Titulaire dans le cadre de l'exécution du Contrat Unique
- 22.** Afin que les stipulations du Contrat Unique tiennent compte et soient à jour des nouvelles modalités relatives au Financement, les Parties sont convenues de conclure le présent avenant au Contrat Unique (ci-après l'« Avenant n°1 au Contrat Unique »), dont l'Etat garantit expressément la conformité au droit

sénégalais applicable, étant précisé que les Parties ont pris en compte, pour les besoins de la rédaction et de la passation de l'Avenant n°1 au Contrat Unique, l'intégralité des observations formulées par l'ensembles des autorités compétentes à ce titre en vertu du droit sénégalais applicable, en ce notamment compris celle de l'Unité Nationale d'Appui aux Partenariats Public-Privé (UNAPPP) et de la Direction Centrale des Marchés Publics (DCMP).

23. Dans le contexte de la signature de l'Avenant n°1 au Contrat Unique, l'Etat, la SECAA, ses prêteurs, ainsi que l'agent de ces derniers, ont conclu un accord direct en date du 31 juillet 2023 aux termes duquel, notamment, certains droits sont reconnus par l'Etat auxdits prêteurs.

Description des caractéristiques essentielles du projet :

1. Coût d'Investissement

Les Coûts d'Investissement Globaux incluent les coûts prévisionnels contractuels directs du Titulaire d'un montant total de 134,1 milliards FCFA composé comme suit (sans préjudice des inclusions des frais financiers :

- Coûts d'Investissement Globaux Patte d'Oie-Pikine et Coûts d'Investissement Globaux Pikine-Diamniadio : montant total de 122,3 milliards FCFA ; et
- Coûts d'Investissement Globaux Diamniadio-AIBD : 11,8 milliards FCFA.

2. Plan de financement

(i) Tableau représentant le Plan de financement résultant de la mise en place du financement.

Emplois	mrdFCFA	Ressources	mrdFCFA
Financement du programme d'ICAS des années 2020-2022	14,582	Dette Senior	91,486
Financement du programme d'ICAS des années 2023-2025	66,835		
Financement des comptes de réserve	12,344		
Frais financier intercalaires et autres coûts (coûts de résiliation, emploi, redéploiement, transactions) * :	20,879	Trésorerie d'exploitation	42,745
Encours de dette existante	19,591		
Total emplois	134,231	Total ressources	134,231

(*) Certains composantes (coût de redéploiement, pénalités de rupture en période brisée, etc.) sont estimés.

Le coût total du programme d'ICAS s'élève à plus de 81 milliards de francs CFA et comprennent :

Montant (mFCFA)	Année de réalisation
7 024	2020

1 240	2021
6 317	2022
21 702	2023
25 256	2024
19 876	2025

[Note] : les coûts annuels entre 2023 et 2025 peuvent évoluer en fonction du décalage du calendrier.

(ii) Financement par une Dette Senior.

Le financement du programme d'ICAS sera assuré par un emprunt d'un montant de 91,5 milliards FCFA souscrit auprès de plusieurs établissements de crédit et organisé en plusieurs tranches :

- **Tranche 1** : crédit à 13 ans souscrit auprès de la BOAD pour un montant de 20 milliards. Cette tranche sera assortie d'un taux fixe de 6,65%.
- **Tranche 2** : crédit à 12 ans souscrit auprès de la CBAO pour un montant maximal de 41,3 milliards FCFA. Cette tranche sera assortie d'un taux fixe de 6,5%.
- **Tranche 3** : crédit à 15 ans souscrit auprès du fonds EAIF pour un montant maximum de 46 millions EUR (équivalent 30,3 milliards FCFA) (Les montants en FCFA sont estimés sur la base d'un taux de change de 1 EUR = 655,96 FCFA). Le taux de cette tranche sera établi selon un protocole de fixation qui définira le taux pour chaque avance à sa date de tirage. À la fin de la période de travaux, le taux de chaque avance sera combiné en fonction de leur pondération respective au sein du crédit pour obtenir un taux fixe global unique pour la tranche EAIF.

(iii) Trésorerie d'exploitation

Le Titulaire affectera également une partie de sa trésorerie d'exploitation au plan de financement, et notamment au paiement des frais financiers intercalaires.

(iv) Gestion des comptes

Le plan de financement susvisé sera mis en œuvre notamment par l'ouverture de comptes bancaires (ou le maintien de comptes existants), ouverts au nom du Titulaire étant précisé que la liste des comptes peut être amenée à être modifiée et/ou que d'autres comptes bancaires (en Euros ou en FCFA) pourront être ouverts par le Titulaire en fonction de l'évolution des besoins du Projet et de la documentation de financement finale.

3. Modèle financier

Les Parties ont convenu de remplacer le précédent modèle financier relatif au financement du Contrat Unique (Le « Modèle d'Origine ») par un nouveau modèle financier (Le « Modèle Financier ») développé aux fins de refléter les modifications découlant de la mise en place des nouveaux instruments de financement en lien avec le contrat.

Le Modèle Financier est établi sur une base semestriel. Par convention les flux sont considérés en fin de période, à l'exception des flux liés à la dette qui sont calculés en début de mois (tirage et service de la dette arrivent en début de mois).

Impacts socio-économiques attendus :

- 1. Refinancement de l'Autoroute avec des conditions plus souples.** Les Opportunités de financement ne sont pas chères par rapport à la dette existante (possibilité de passer à des taux de crédit de 10% (dette existante) à 6.5% pour la tranche CFA et Euribor + 4% à Euribor + 3.75% pour la tranche EUR).
- 2. Amélioration des conditions de circulation et de la fluidité du trafic de l'Autoroute** avec une anticipation de 6 mois à 2 ans de la chronique d'Investissements Complémentaires sur Autoroute en Service (ICAS).
- 3. Impact positif sur les dividendes de l'Etat :** Le modèle financier actuel ne prévoit pas de distribution de dividendes sur la période 2022-2026. Alors que, le projet de refinancement permettra à l'Etat du Sénégal de percevoir des dividendes sur cette période d'un montant estimé à environ (sept (7) milliards de FCFA dont 6 milliards de FCFA au titre du résultat net sur la période 2022-2025 et 940 millions de FCFA en 2026 au titre de l'exercice 2025)
- 4. Simplification de la documentation de financement :** Adapter la documentation au contexte local de l'Autoroute pour éviter les cas de défauts qui impactent sur le mécanisme de distribution de dividendes aux actionnaires. La signature d'un nouveau document de financement permettra à l'Etat de recouvrer le montant de 1,6 milliards qui est toujours à la disposition de la SECAA pour lever le cas de défaut du PAR du Prolongement de l'Autoroute.
- 5. Rémunération de l'ensemble des comptes de la société** pour accroître les bénéficiaires ; actuellement il n'y a que les comptes de réserves du service de la dette et du GER qui sont sous DAT1 à 4% ;
- 6. Intégration de l'Autoroute dans l'économie locale** en augmentant la tranche CFA via des conventions avec des banques commerciales locales pour réduire le risque de change et supprimer les swaps, etc. (87,5% financé par des banques de développement).

Principaux termes :

1. Valeur de l'exposé et des annexes, interprétation

L'article premier attribue à l'exposé préalable et aux annexes la même valeur juridique que l'Avenant n°1 au Contrat Unique dont ils font partie intégrante.

¹ Dépôt à terme : placement fixe renouvelable

Sauf stipulations expresses contraires de l'Avenant n°1 au Contrat Unique, les termes commençant par une majuscule dans l'Avenant n°1 au Contrat Unique ont la signification qui leur est attribuée dans l'Avenant n°1 au Contrat Unique ou, à défaut, celle qui leur est attribuée dans le Contrat Unique.

2. Objet de l'Avenant n°1

L'Avenant n°1 au Contrat Unique apporte les modifications nécessaires au Contrat Unique afin de prendre en compte les accords intervenus au titre du Financement et dont les conditions ainsi que modalités sont expressément approuvées par l'Autorité Concédante, conformément aux stipulations de l'alinéa 9 de l'article 23.1 du Contrat Unique.

3. Entrée en vigueur et intégralité de l'accord des Parties

A l'exception de ses articles 1, 3, et 6 à 8 qui entrent en vigueur à la date de la signature du présent Avenant n°1 au Contrat Unique, l'entrée en vigueur de l'Avenant n°1 au Contrat Unique est conditionnée à la survenance du premier tirage au titre du Financement et intervient un instant de raison après ledit tirage. La date et l'heure de la survenance du premier tirage au titre du Financement sont communiquées par le Concessionnaire à l'Autorité Concédante dans les meilleurs délais.

A compter de la Date d'Entrée en Vigueur, les stipulations du Contrat Unique (en ce notamment compris celles de ses Annexes) sont modifiées et interprétées conformément aux stipulations de l'Avenant n°1 au Contrat Unique.

4. Modification des stipulations du Contrat Unique et de ses annexes

La modification des stipulations du Contrat Unique s'est matérialisée notamment par la création de nouvelles définitions, la révision de certaines définitions existantes et le remplacement des annexes 20, 21 et 24 par de nouvelles versions pour tenir compte des accords de financement entre les Parties.

En ce qui concerne la création de nouvelles définition, les expressions suivantes ont été ajoutées à l'article 1.1 du Contrat Unique :

- « Coûts d'Investissement Globaux » ;
- « Coûts d'Investissement Globaux Patte d'Oie-Pikine » ;
- « Coûts d'Investissement Globaux Pikine-Diamniadio » ;
- « Coûts d'Investissement Globaux Diamniadio-AIBD ».

Les termes qui ont fait l'objet de modification dans leur définition sont les suivants :

- « Instruments de Dette CC »
- « Instruments de Dette CI ».

L'article 4 de l'Avenant n°1 (4.4) prévoit en outre le paiement en euros par l'Autorité Concédante de toute partie de l'indemnité de résiliation due au Titulaire au titre des stipulations de l'Article 35 du Contrat Unique, et destinée à couvrir tout montant que le Titulaire doit aux Prêteurs au titre des Instruments de Dette. Il en est ainsi précisé pour les instruments de dette consentis en euros. Pour les instruments de dette consentis en Francs CFA, le paiement s'effectue en Francs CFA.

Enfin, les Annexes 20 (Coûts d'Investissement Initiaux – Plan de financement), 21 (Modèle Financier) et 24 (Instruments de Dette, Instruments de Couverture et

conventions financières associées) sont respectivement remplacées par les nouvelles versions desdites Annexes (Nouvelle version de l'Annexe 20, Nouvelle version de l'Annexe 21 et Nouvelle version de l'Annexe 24) de l'Avenant n°1 au Contrat Unique.

5. Attestation relative aux instruments de dette

L'Avenant n°1 au Contrat Unique vaut attestation de l'Autorité Concédante au sens de l'alinéa 8 de l'Article 23.1. En conséquence, les contrats relatifs au Financement annexés à l'Avenant n°1 sont considérés comme Instruments de Dette et Instruments de Couverture au sens du Contrat Unique.

6. Divisibilité des stipulations

L'illégalité, la nullité, ou l'inopposabilité de l'une quelconque des stipulations de l'Avenant en vertu du droit applicable n'affecte pas la légalité, la validité ou l'opposabilité des autres stipulations de l'Avenant n°1 au Contrat Unique. Les Parties feront leurs meilleurs efforts pour s'accorder sur une nouvelle stipulation, afin de remplacer celle devenue illégale, nulle ou inopposable.

7. Droit applicable – Règlement des différends et litiges

L'Avenant n°1 au Contrat Unique est régi et sera interprété conformément au droit applicable en République du Sénégal.

Les Parties s'efforceront de régler à l'amiable tout différend relatif à la validité, l'exécution ou l'interprétation de l'Avenant n°1 au Contrat Unique dans le délai de trente (30) jours. A défaut d'un règlement amiable, ce différend est tranché définitivement conformément aux stipulations du Contrat Unique relatives au règlement des litiges.

8. Election de domicile

Chacune des Parties élit domicile ainsi qu'il est indiqué, en regard de son nom, en tête de l'Avenant.

9. Liste des Annexes de l'Avenant n° 1

- 1) Annexe 1 : Nouvelle version de l'Annexe 20 « Coûts d'Investissement Initiaux – Plan de financement » ;
- 2) Annexe 2 : Nouvelle version de l'Annexe 21 « Modèle Financier » ;
- 3) Annexe 3 : Nouvelle version de l'Annexe 24 « Instruments de Dette, Instruments de Couverture et conventions financières associées »

Calendrier prévisionnel/effectif

Date d'attribution	Date de l'accord	Début d'exécution	Terme prévu
31/07/2023	31/07/2023	31/07/2023	30/11/2044

