



TUNISIA  
PPP 2018



32



Lieu:  
Gargour (Sfax)



Compagnie:  
Ministère du  
transport



Mission:  
Plateforme logistique



Coût:  
82.5 millions de DT



Pipeline des projets de PPP en Tunisie

## Zone logistique de Gargour

### Présentation générale du projet

*Le projet développera une zone logistique à Gargour à 18 km au sud de Sfax. Le projet vise à soutenir le développement du port de Sfax qui a commencé à recevoir les navires Ro-Ro et d'être un noeud logistique pour la deuxième ville la plus importante de Tunisie.*

*Le coût estimé du projet est de **82.5 millions de DT.***

Le port de Sfax est le deuxième plus grand port de Tunisie avec plus de 80 000 EVP et près de 574 000 tonnes de marchandises générales en 2015. Le port de Sfax ne peut recevoir ni navires rouliers ni transporteurs transméditerranéens. La majeure partie solide dans la partie nord-est du port a été transféré au port Skhira, ainsi de grands espaces ont été libérés ce qui a permis de recevoir des navires rouliers.

En 2016, le Gouverneur de Sfax a officiellement proposé au Ministère du transport une parcelle de terrain d'une surface de 50 hectares pour mettre en place une plateforme logistique en liaison avec le port de Sfax. Ce terrain, situé à 17 km au sud-ouest du port de Sfax, est bien relié aux réseaux routier et ferroviaire, y compris une nouvelle autoroute (au sud de Sfax) qui facilite la connexion à Tunis et le port de Radès par autoroute.

*Schéma 1: carte de localisation de la plateforme logistique de Gargour*





## Justification du projet

Les coûts de la logistique en Tunisie sont d'environ 20% du PIB. En comparaison, ce coût constitue 15% du PIB au Maroc et est inférieur à 10% en Espagne, en France ou en Italie. Réduire l'écart profitera à la fois au consommateur et à la compétitivité des entreprises de manière générale.

En regroupant les activités, les plateformes logistiques favorisent l'installation de prestataires logistiques qui, par leur savoir-faire, contribuent à l'amélioration de la performance industrielle et facilitent leur accès aux marchés internationaux. Ces plateformes permettent d'améliorer les conditions de transport internes (congestion, nuisances, émissions, etc.) et de promouvoir une bonne image du pays à l'échelle internationale.

Il est prévu que le projet emploie une partie de la main-d'œuvre locale et renforce l'économie régionale. La création de la plateforme logistique nécessitera des services de support tels que ceux fournis par :

- Les agences gouvernementales: la police, les douanes, les représentations de différents ministères, la gestion de la zone, les services administratifs et technique fournis en version simplifiée, etc.
- Services publics: eau potable, assainissement, approvisionnement en énergie
- Fournisseurs d'énergie et de combustibles, des services d'entretien divers, la construction, etc.

## Cadre juridique et institutionnel

L'étude de conception préliminaire a conclu que l'État tunisien doit être la partie prenante chargée d'entreprendre le projet et que les autorités locales joueront un rôle secondaire.

Les principales parties prenantes sont listées comme suit:

- La Direction générale des douanes, sous la supervision du Ministère des finances.
- La Direction générale de la logistique, sous la supervision du Ministère du transport
- L'Office de la marine marchande et des ports (OMMP), sous la supervision du Ministère des transports.
- L'APAL (Agence de protection et d'aménagement du littoral), sous la supervision du Ministère en charge de l'environnement
- Le gouvernorat de Sfax

Trois options ont été identifiées pour la mise en œuvre du projet:

- *Option 1*: une entreprise publique (devant être constituée) appartenant à l'État, qui supervise la construction et l'exploitation de la plateforme logistique
- *Option 2*: une entreprise publique (devant être constituée) appartenant à l'État, chargée des investissements dans les infrastructures. Elle accordera une concession au partenaire privé pour l'exploitation de la plateforme logistique
- *Option 3*: une entreprise publique (devant être constituée) appartenant à l'État qui accordera une concession à un partenaire privé pour la construction et l'exploitation de la plateforme logistique.

Le point commun entre ces trois options est la création d'une structure ad hoc qui s'avère essentielle pour le bon déroulement du projet, sous la direction de l'État.

## Portée fonctionnelle du projet

Les bâtiments proposés pour la plateforme logistique sont représentés dans le rapport de conception préliminaire. Ils comprennent des bâtiments et des services communs:

- Salles de sécurité
- Services de police
- Services de douanes
- Services phytosanitaires



- Bâtiment de gestion de l'infrastructure
- Mettre en place un opérateur de plateforme logistique
- Restauration et restaurants
- Station-service
- Ateliers

Les principales caractéristiques de la plateforme sont les suivantes:

- Transit via la zone logistique : 3 800 000 tonnes de marchandises (en 2025)
- Surface de la zone logistique : 30 hectares
- Zone administrative, opérateurs et services: 1,2 hectares
- Terrain et bâtiment foncier administratif des douanes : 0,1 ha (superficie au sol: 560 m<sup>2</sup>)
- Terrain et bâtiment opérateur: 0.7 ha (rez-de-chaussée: 3000 m<sup>2</sup>)
- Ateliers et parkings automobiles: 1.3 ha (2700 m<sup>2</sup>)

### **Etudes techniques achevées (en cours ou à conduire)**

L'étude de faisabilité et de conception préliminaire de la plateforme logistique de Gargour a été réalisée en 2017.

L'étude a été conduite par un consortium composé de Maritime & Transport Business Solutions B.V et EGIS et a été financée par la Banque européenne d'investissement (BEI).

L'étude a couvert les aspects suivants: le cadre juridique et institutionnel du projet; l'étude du trafic, l'étude de faisabilité et la conception préliminaire pour les plateformes logistiques de Radès et Gargour .

### **Etudes ou analyses supplémentaires recommandées**

- Concept de concession détaillé et cadre juridique de gestion détaillé. L'étude de faisabilité initiale a recommandé à un concessionnaire unique de prendre le développement t de la zone.

- Concept révisé pour la zone basé sur un référentiel régional (Turquie, Égypte, Jordanie, Maroc, Roumanie, etc.). L'étude de marché pour la zone logistique devrait également s'appuyer sur les meilleures pratiques internationales comparables.
- Impact social et environnemental de la zone n'est pas encore programmé. Il est nécessaire d'identifier la capacité d'absorption de la région en ce qui concerne la zone prévue: l'impact sur l'écosystème locale, les ressources hydrauliques, la côte, la disponibilité de main-d'œuvre formée parmi la population, etc.
- Étude de faisabilité économique comprenant tous les investissements réalisés par la partie publique (voies d'accès, réseaux, mise à niveau des infrastructures, activités de formation, modernisation des installations publiques), etc.

### **Calendrier du projet et autorisations antérieures obtenues ou à obtenir (approbations, permis, licences et autorisations diverses)**

Le terrain fait partie du domaine maritime public (DMP) et son affectation à un usage logistique nécessitera une autorisation de l'APAL, en rapport avec la Direction générale de la logistique et le gouvernorat de Sfax (ces derniers ont déjà approuvé, en 2016, le principe d'affectation du terrain à un usage de plateforme logistique).

Deux actions sont nécessaires pour garantir la disponibilité du terrain:

- Une autorisation de l'APAL et une concession de l'État conformément à la loi n° 2008/23
- Et son décret d'application n° 2010/1753.

Il est raisonnable de s'attendre à ce que le projet technique détaillé et l'étude d'impact détaillée nécessitent une période de 6 mois à 1 an.



En résumé, la durée d'obtention des permis de construire sur le site de Gargour est estimée entre 6 et 12 mois après la soumission des rapports techniques détaillés et l'étude d'impact environnemental détaillée.

Ci-dessous figure le calendrier général de la plateforme logistique de Gargour:

- La première étape consiste à créer et à mettre en place l'entité publique, laquelle sera suivie par des tâches de travaux préparatoires
- La deuxième étape porte sur les travaux d'infrastructure effectifs pour une durée de 18 mois. Le démarrage des travaux d'infrastructure est prévu pour la fin 2020 et se termineront au milieu de 2022.
- Parallèlement aux travaux d'infrastructure, le gestionnaire d'infrastructure nouvellement créé supervisera l'attribution des marchés et contrats de PPP avec un partenaire privé. La durée de cette phase est de 18 à 24 mois.

|                                     |             |             |             |
|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Portes, clôtures et espaces communs | 0.5         |             | 0.5         |
| Bâtiments et immobilier             |             | 66.0        | 66.0        |
| <b>Total</b>                        | <b>17.5</b> | <b>66.0</b> | <b>82.5</b> |

### Estimation provisoire des coûts

Le tableau suivant détaille les investissements requis pour la plateforme, distinguant entre les actions publiques (infrastructure de base) et les actions privées (bâtiments et équipement de manutention).

Étant donné que le terrain du site appartient à l'État tunisien, il n'y a pas de disposition pour l'achat de terrain. Les prix indiqués dans le tableau ci-dessous comprennent un pourcentage destiné à couvrir les coûts des études détaillées, des travaux de conseil et de l'inspection du travail.

| En M DT                      | Secteur public | Secteur privé | Total |
|------------------------------|----------------|---------------|-------|
| Remblais et trottoirs        | 10.7           |               | 10.7  |
| Réseaux des services publics | 6.3            |               | 6.3   |