



TUNISIA
PPP 2018



6

Zone logistique et de libre-échange à Ben Guerdane

Présentation générale du projet

*Le projet de Ben Guerdane est une zone de libre-échange et de logistique jumelée à une station balnéaire proposant des services de loisirs, de santé et de bien-être à proximité de la frontière avec la Libye. Ici, les cibles sont principalement les détaillants tunisiens et libyens, les commerçants ou les particuliers qui voyagent et, deuxièmement, les touristes de la zone de Djerba qui pourraient être intéressés par une journée de shopping. La justification du projet repose sur le commerce transfrontalier existant et vivant entre la Tunisie et la Libye. Le coût total du projet est estimé à **41 millions DT**.*

Ben Guerdane est une petite ville du sud de la Tunisie, située, à 32 km de la frontière libyenne, à 43 km de Zarzis et à 72 km de l'île de Djerba (par le pont routier).



Lieu :
Ben Guerdane



Société :
Ministère du
Transport



Mission :
Zone logistique et de
libre-échange à Ben
Guerdane



Coût :
41 M DT





Le projet à Ben Guerdane comprend deux composantes principales:

- **Les composantes logistiques relatives aux importations et aux exportations**

La composante de la plateforme logistique est dédiée aux transporteurs et exportateurs tunisiens et libyens vers la Libye qui pourraient être intéressés par le stockage, y compris l'entreposage frigorifique, l'emballage de produits pour l'expédition vers le marché de destination.

L'étude de pré-faisabilité indique que les opérateurs ont mis en exergue l'environnement fiscal et les problématiques liées aux facilitations commerciales (taxes, douanes, coûts de location dans la future zone logistique, simplification et allègement des procédures d'installation et d'exportation). La plateforme logistique est délimitée et toutes les agences impliquées dans le commerce devraient être présentes et assurer la coordination afin de faciliter le flux des marchandises.

- **Les composantes commerciales**

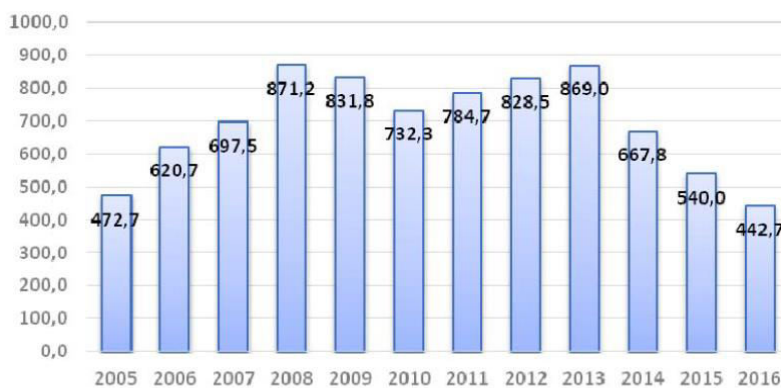
La plateforme commerciale se compose de 2 zones différentes

1. Une zone ouverte au public qui repose sur le concept où l'achat est associé à une offre de loisirs et de tourisme. Les activités de santé et de bien-être viendront compléter le concept et sont destinés à attirer des touristes régionaux.
2. La deuxième zone du projet est ouverte à tous les détaillants engagés dans des activités d'importation et d'exportation vers la Libye qui pourraient bénéficier de conditions réglementaires et administratives favorables. Cette deuxième partie est également délimitée et devrait être réservée aux professionnels.

Justification du projet

L'emplacement de Ben Guerdane est proche de la frontière libyenne. Il est à noter qu'un volume important de commerce entre la Tunisie et la Libye passe par le poste frontalier de Ras Jdir et de nombreux voyageurs passent de longues heures d'attente sur la frontière entre les deux pays. La contrebande de marchandises et de produits pétroliers est également très courante et entretient un large réseau de vente au détail des deux côtés.

Ainsi, l'objectif de la zone commerciale et logistique consiste à consolider et à élargir les dynamiques de l'export, du commerce et du tourisme, et ce, en créant des infrastructures et des équipements adéquats pour les faciliter. La zone devrait, en outre, aider à réduire la part des échanges illicites en dotant la région d'un cadre légal « attractif » pour les activités commerciales informelles contribuant ainsi au transfert du secteur informel au secteur formel.

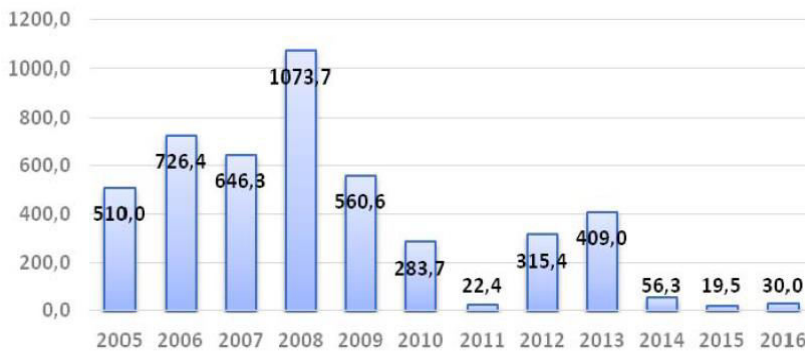


Les exportations (en millions de dollars) vers la Libye étaient encore très élevées en 2012, une année après l'intervention militaire de l'OTAN en Libye, avec une route transfrontalière traversant la Tunisie servant probablement d'alternative à l'ancienne route commerciale via le port de Tripoli.

Source : UN Comtrade



Depuis 2013, les exportations vers la Libye ont diminué et leur montant en 2016 s'est élevé à environ 50% de leur pic enregistré en 2013. Toutefois, les exportations restent importantes avec près de 500 millions USD de marchandises sont expédiés par la Tunisie et ceci sans tenir compte du commerce informel qui, paraît-il, correspond à 30-40% du commerce formel. Les activités d'exportation sont décrites à l'annexe 1.



Source : UN Comtrade

Les importations (en millions USD) provenant de la Libye ont chuté en 2011 comme attendu, mais très tôt et sont restées très faibles par rapport à l'année 2000. Elles sont composées de pétrole brut à hauteur de 90% alors que les exportations de la Tunisie sont très diversifiées et se composent de produits manufacturés et de produits alimentaires.

Les activités prévues devraient employer une partie de la main-d'œuvre locale et renforcer l'économie régionale. La création de la zone commerciale et logistique nécessitera des services d'appui pour fonctionner correctement 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 techniques fournis en format simplifié, etc.
- Les services publics : l'eau potable, l'assainissement, l'énergie, l'approvisionnement
- Les fournisseurs d'énergie et de combustibles, les services d'entretien divers, la construction, etc.

Périmètre fonctionnel du projet

Les fonctions de la zone n'ont pas encore été déterminées. Le programme est défini comme suit :

Les deux zones logistiques planifiées visent la logistique d'approvisionnement, la logistique en aval et la logistique inverse.

- La zone logistique délimitée comprend des parcelles de champs verts, des entrepôts clés en main, des plateformes de stockage de conteneurs et de remorques. Conformément aux réglementations locales, cette composante sera entièrement clôturée ou non ;
- La zone logistique non délimitée comprendra des entrepôts et des salles d'exposition clés en main pour commercialiser les produits tunisiens auprès des importateurs libyens potentiels.

La zone commerciale et de services affichera une large gamme de services aux clients et aux détaillants et vise à être un pôle régional. Les composantes de l'avant programme de cette zone demeurent inchangées depuis l'étude de faisabilité (2014) avec :

- La zone de "commerce de détail" (retailtainment),

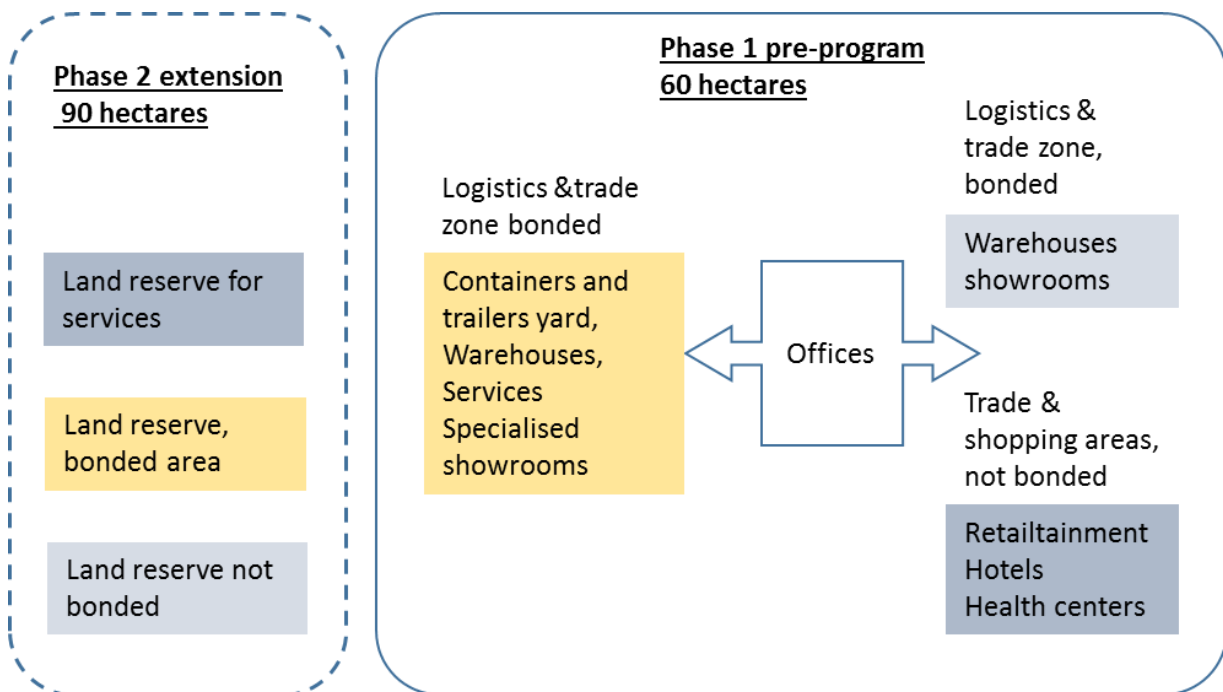


- Une résidence hôtelière
- Un centre de “santé” (une clinique /un centre de soins)

Cependant, cette zone ne sera pas située dans la zone franche telle que proposée dans l'étude de faisabilité (2014). En effet, elle sera ouverte à tous les visiteurs (nationaux et étrangers). Les boutiques hors taxes peuvent être incluses dans cette zone lorsque la réglementation relative aux privilèges fiscaux le permet.

La zone administrative et de service comprendra:

- Le siège du concessionnaire ou de la direction
- Les services de douanes
- Les services de la protection civile
- Les services d'entretien et de maintenance dans la zone (services généraux)
- Les services d'hygiène et de contrôle.





La disposition prévue pour la phase est comme suit :

| Composantes | | Sous-composantes | Surfaces (hectares) | Capacité de stockage annuelle (dynamique) |
|---|---|--|----------------------------|--|
| Phase 1 | Zone logistique sous douane | Entrepôts clés en main | 5 | 750 000 tonnes |
| | | Salles d'exposition et autres services | 5 | 750 000 tonnes |
| | | Cours en plein air pour conteneurs et remorques | 4 | 400 000 tonnes |
| | Zone commerciale et logistique (non délimitée/cautionnée) | Entrepôts clé en main | 7 | 1 000 000 tonnes |
| | | Parcelles de zones vertes | 7 | 1 000 000 tonnes |
| | | Salles d'exposition B à B | 2 | - |
| | Zone commerciale et de services (non délimitée/cautionnée) | Commerce de détail | 12 | - |
| | | Centres de santé Unités d'hébergement touristique | 2 | - |
| | Administration | - Bureaux de direction - Douanes, police - Autres bureaux de contrôle - Services généraux | 1 to 2 | - |
| | Phase 1 (zone de construction) | | | 46 |
| Routes d'accès interne de la phase 1 | | | 13 | - |
| TOTAL | | | 59 | - |

Études techniques finies (en cours ou à conduire)

Depuis 2017, un bureau de consulting tunisien bien établi, la SCET Tunisie, a été chargé de mettre à jour les études et de développer le plan de mise en œuvre de la zone. Le détail de la mission, toujours en cours, est défini comme suit :

A. Études de planification du projet

- **Étape A1: Finalisation du plan directeur de l'ensemble de la zone (150 ha) (complétée)**
- Étape A2 : Plan de déploiement pour le développement de l'ensemble de la zone (en cours ou non disponible)
- Étape A3 : Plan détaillé pour la première phase du projet (60 ha) (en cours ou non disponible)

B. Fonctions et caractéristiques techniques de la zone, documents d'approvisionnement internationaux pour les constructions clés en main (première phase)

- Étape B1: Développement du programme fonctionnel et technique de la première phase du projet (60 ha), (en cours ou non disponible);



- Étape B2 : Préparation du dossier d'appel d'offres international pour les constructions clés en main de la première tranche du projet et la constitution du fichier C (en cours ou non disponible) ;
- Étape B3 : Assistance du pouvoir adjudicateur pour l'évaluation des offres soumises concernant le promoteur ou le concessionnaire (en cours ou non disponible).

C. Plan d'affaires et étude de faisabilité financière

- Étape C1: Analyse immobilière et positionnement stratégique de la zone (en cours ou non disponible);
- Étape C2 : Modélisation financière (en cours ou non disponible) ;
- Étape C3 : Analyse de rentabilité du projet pour le promoteur (en cours ou non disponible)

Etudes ou analyses supplémentaires recommandées

- Révision du concept de concession et du cadre juridique détaillé. L'étude de préfaisabilité initiale a recommandé qu'un concessionnaire unique prenne en charge l'aménagement et la gestion de la zone. Le concept n'a pas été développé davantage dans les études les plus récentes (SCET-Tunis).
- Concept révisé pour la zone : le tourisme de santé et le commerce basé sur un benchmarking régionale (Turquie, Égypte, Jordanie, Maroc, Roumanie, etc.). L'étude de marché pour la zone logistique et de libre-échange devrait également se baser sur les meilleures pratiques internationales comparables, telles que les projets réussis à l'échelle sous-régionale : toutes les zones de libre-échange ne peuvent pas être à Djebel Ali...
- Concours urbain et architectural ouvert pour les différentes composantes de la zone : hôtels, centre de santé, centres commerciaux/villages, bâtiments administratifs. Les différentes composantes peuvent être mises en œuvre à une cadence différente selon les opportunités d'investissement.
- L'impact social et environnemental de la zone n'est pas encore programmé dans le mandat de la SCET-Tunisie en tant que tel. Il est nécessaire de déterminer la capacité d'absorption de la région concernant la zone planifiée : ressources en eau, disponibilité d'une main d'œuvre qualifiée parmi la population locale, etc.
- Étude de faisabilité économique incluant tous les investissements réalisés par le secteur public (voies d'accès, réseaux, mise à niveau de proximité des infrastructures, activités de formation, modernisation des services publics), etc.

Calendrier du projet et accords antérieurs obtenus ou à obtenir (approbations, permis, licences et diverses autorisations)

- Le statut de zone franche ou de statut d'entrepôt délimité: les procédures commerciales en vigueur constituent une partie importante de la zone. Il est donc nécessaire de s'assurer que le statut de zone franche ou de zones délimitées soit accordé par les administrations douanières.
- Plan urbain détaillé : « Plan d'urbanisme détaillé » devrait mettre l'accent sur toutes les connexions de réseaux et, de manière générale, sur « l'inclusion » de la zone au sein de son environnement. Les autorités locales émettront également des instructions claires concernant l'utilisation du terrain autour de la zone et interdiront les constructions nouvelles relatives aux activités de vente au détail et de logistique en dehors de la zone.
- Le transfert ou l'ouverture de nouveaux bureaux pour les agences gouvernementales chargées du commerce international devrait être assuré.



- L'accès à des routes commodes, y compris les aires de stationnement pour les remorques en dehors de la zone et l'inclusion de la zone dans le réseau public de transport devraient être approuvés par les autorités locales.

Estimation provisoire des coûts : CAPEX et les revenus potentiels

Estimation des coûts - CAPEX

Les volumes prévisionnels sont basés sur une proportion de 50% du volume marchandises transbordées passant à travers la zone comme suit :

| Année | Importations & Exportations par les frontières libyennes (tonnes) |
|-------|---|
| 2016 | 1 325 000 |
| 2020 | 1 803 000 |
| 2030 | 3 900 000 |

L'estimation détaillée des coûts n'est encore pas disponible. Dans ce cas de figure, les estimations sont basées sur le projet initial soutenu par l'étude de faisabilité de 2014. Ainsi, des ajustements devraient être apportés. Néanmoins, la surface globale des infrastructures reste la même (60 hectares seront équipés).

| Coûts | Détails | Surface (m2) | Coût m2 (DT) | Coût (en DT) |
|--|---|--------------|--------------|--------------|
| Concessionnaire/ Gestion de démarrage | Phase de réception | | | 500,000 |
| Etudes et consultations | Conception et design (design conceptuel, design détaillé et dossier d'appel d'offres des entrepreneurs) | | | 1,500,000 |
| | Pilotage et supervision des travaux | | | |
| | Assistance aux procédures d'acceptation finale des travaux et à l'opérationnalisation du projet | | | |
| Travaux hors site relatifs aux connexions réseau | Connecter les infrastructures pour l'approvisionnement en eau, le drainage, l'approvisionnement en énergie, les télécommunications et l'accès routier | | | 4,500,000 |
| Travaux sur site relatifs aux connexions réseau | Terrassements et infrastructures internes pour tous les réseaux (voir au-dessus) | | | 5,625,000 |
| Bâtiments administratifs | Concessionnaire/immeuble de | 600 | 900 | 540,000 |



| | | | | |
|---|---|--------|-------|-------------------|
| | bureaux de gestion | | | |
| | Bâtiments de services publics | 300 | | 270,000 |
| | Administrations et agences gouvernementales | 3,000 | | 2,700,000 |
| | Bureaux de douane | 1,000 | | 900,000 |
| | Divers bureaux de contrôle | 1,000 | | 900,000 |
| | Police | 150 | | 135,000 |
| | Protection civile | 2,000 | | 1,800,000 |
| Zone de commerce de détail | Zones touristiques et de loisirs | | | 150,000 |
| | Centre commercial hors taxes | 16,000 | 1,100 | 17,600,000 |
| | Aire de stationnement | 9,000 | 55 | 495,000 |
| Zone commerciale au détail en dehors de la zone franche | Salles d'exposition | 4,000 | 700 | 2,800,000 |
| | Aire de stationnement | 5,000 | 55 | 275,000 |
| | Services publics | 500 | 800 | 400,000 |
| Total | | | | 41,090,000 |

Estimations des revenus

Dans l'étude de faisabilité, les revenus sont détaillés comme suit:

| Revenus | Activités | Détails | Zone construite (m2) | Loyer ou charge par m2 (DT) |
|------------|------------------------------|--|-----------------------|-----------------------------|
| Location | Entrepôt clé en mains | Sous douane | 50,000 | 64 |
| | | N'est pas sous douane | 20,000 | |
| | Magasin d'exposition | 50 m2 de salles d'exposition (modules) | 10,000 | 122 |
| | Salle d'exposition | Location de bâtiments | 4,000 | 75 |
| | Centre commercial hors taxes | Unité de location | 12,000 ^(*) | 170 |
| Concession | Enterpôt modulaire | Sous douane | 140,000 | 21 |
| | Cour en plein air | Sous douane | 100,000 | 14 |

Les revenus dérivent exclusivement des loyers et des redevances de concession et, selon le montage final, leur part sera différente. Dans les deux cas, les revenus proviennent uniquement de l'utilisation de terrains ou d'installations construites, de la position compétitive et de l'exclusivité de la zone à attirer ce type d'activités qui sont donc importantes. Les revenus de concession sont en soi stables comparés aux loyers qui peuvent fortement fluctuer suivant la demande. Dans ce cas de figure, les estimations ne tiennent pas compte des investissements faits par les entités publiques pour les routes et les connexions réseau, mais ces coûts devraient être d'une manière ou d'une autre couverts par l'impôt foncier





Annexe 1 : Activités d'exportation détaillées

| Les exportations | Volumes annuels entre 2005-2010 | | Volumes annuels entre 2011-2016 | | Unité |
|--|------------------------------------|--------------|------------------------------------|--------------|-------|
| | Tonnes | Valeur (M\$) | Tonnes | Valeur (M\$) | |
| Produits agroalimentaires | 311 727 | 236,2 | 300 326 | 324,8 | Tonne |
| Acier | 39 601 | 89,7 | 53 171 | 35,2 | Tonne |
| Minéraux | 1 001 459 | 76,8 | 432 704 | 31,5 | Tonne |
| Meubles, jouets, autres articles ménagers | 26 032 000 | 75,2 | 24 664 | 69,7 | Unité |
| Produits chimiques | 148 387 | 70,9 | 196 577 | 65,3 | Tonne |
| Papier/ Carton | 39 679 | 61,2 | 24 322 | 29,0 | Tonne |
| Appareils industriels et appareils électriques | 10 609 000 | 57,8 | 8 566 | 47,5 | Tonne |
| Matériaux de construction, dont | - | 31,1 | - | 20,2 | - |
| Le ciment | 28 520 | 3,1 | 38 888 | 3,5 | Tonne |
| Les briques et les tuiles | 18 643 | 1,3 | 18 128 | 1,5 | Tonne |
| Les briques de construction | 123 175 961 | 5,3 | 75 624 503 | 3,7 | Unité |
| Le revêtement/bardage | 53 136 400 | 13,9 | 27 575 708 | 6,3 | M2 |
| Autres appareils sanitaires | 5 531 181 | 6,8 | 3 692 771 | 4,8 | Unité |
| Articles en verre | 936 | 0,7 | 548 | 0,4 | Tonne |
| Articles en plastique et en gomme naturelle | 12 969 | 24,5 | 17 582 | 24,8 | Tonne |
| Autres | - | 17,2 | - | 10,5 | - |
| Total | - | 740,6 | - | 658,5 | - |