



TUNISIA
PPP 2018



7



Localisation :
Bizerte



Société :
OMMP



Mission:
Construction d'un
terminal vraquier



Coût :
300 millions TND

Terminal vraquier de Bizerte

Présentation générale du projet

Le projet (300 millions TND) prévoit la construction d'un terminal vraquier à Bizerte dédié au déchargement, stockage et manutention du Pet Coke à usage des cimenteries en premier lieu et toute autre industrie qui sera reconverti en pet coke.

En Tunisie à ce jour, seul le port commercial de Gabès est équipé pour recevoir et stocker du Pet Coke pour la Société des Ciments Gabes, la Cimenterie d'Enfidha et la cimenterie Jebel El Oest.

Pour le stockage de Bizerte il est prévu une zone de stockage à l'air libre d'une capacité de 80 000 Tonnes. La zone de stockage sera implantée à proximité du futur quai de la société à une distance de 50 m de la future station de stockage.

- a. **Déchargement à quai:** Le Pet Coke est transporté dans des bateaux vraquiers spécialement conçus pour le transport des matériaux de construction (clinker, Sable, gravier, etc.) d'une contenance économique allant de 10 000 à 20 000 T.

Généralement, les bateaux en question sont dotés de grues et portiques pour le déchargement sur quai.

Compte tenu des quantités véhiculées et les taxes portuaires d'accostage, les bateaux déchargent en stock. En général, les cimenteries disposent de leurs propres dépôts de stockage au niveau du quai, alimentant à fur et à mesure l'usine par transport routier.

- b. **Alimentation de la zone de stockage :** L'acheminement du pet coke depuis le quai de réception jusqu'à la station de stockage se fera par des bandes transporteuses capotées. Le coke accède à la digue de déchargement de hauteur 5 m à travers une rampe d'accès pour décharger à la digue de réception. L'ensemble digue de déchargement et zone de stockage est entouré par un filet de hauteur 3 m au-dessus du niveau de la digue.
- c. **Aménagement de la zone de stockage:** Une chape de dallage en béton est prévue sur toute la zone de stockage et dont le dimensionnement tient compte de la superficie de la zone, de la quantité maximale à stocker, du poids ponctuel d'un camion plein et le poids d'une chargeuse. Cette chape sera exécutée selon une pente de 2 %, pour éviter la stagnation des eaux pluviales ou des eaux utilisées dans le dépoussiérage et en cas d'incendie.



- d. **Manutention du PETCOKE à l'intérieur de la zone de stockage :** Le déchargement se fait depuis la digue de protection, ainsi le pet coke de par sa nature granulée glissera sur le talus de la digue. Au fur et à mesure de son déchargement, une chargeuse vient le tasser depuis la digue. Au fur et à mesure que le tas de Pet Coke se constitue, tout autour de la digue de déchargement, avec un compactage adéquat, les camions déchargeront directement sur le tas de pet coke lui-même qui constituera alors une extension latérale de la digue.
- e. **Acheminement et transport sur site:** Le Pet Coke est transporté par voie terrestre dans des semi-remorques de 32 Tonnes de charge utile moyenne pour être stocké au sein de l'usine ou par les Chemins de Fer.

Justification du projet

Le ministère de l'Industrie oeuvre à trouver des alternatives pour le manque de coke de pétrole dû à des difficultés dans l'importation de ce produit utilisé comme combustible pour la fabrication du ciment, indique un communiqué dudit département, rendu public jeudi 12 mai.

Le directeur général des industries manufacturières au ministère de l'Industrie, Brahim Chébili, a affirmé, lors d'une réunion tenue mercredi avec les opérateurs tunisiens et étrangers du secteur du ciment, que tout sera mis en oeuvre en coordination avec le ministère du Transport et l'Office de la marine marchande et des ports pour dépasser «cette difficulté conjoncturelle».

Le président de la Chambre nationale des industriels du ciment, Mustapha Hamrouni, a exprimé l'inquiétude de la profession de l'aggravation du déficit d'autant que le port de la société El Fouledh, chargée temporairement de l'importation de cette matière, est incapable d'accueillir les navires et les quantités importées, ce qui risque d'engendrer un déficit de ce produit nécessaire à la fabrication du ciment.

Le manque du coke de pétrole risque de provoquer la fermeture des usines du ciment ou le recours à l'utilisation du gaz naturel comme alternative, ce qui entraînera une hausse des prix du sac du ciment de 7,5 dinars à 13 dinars, selon les participants à cette réunion cités par le ministère. »

Compte tenu des la flambée de prix de l'énergie dans le monde et l'importance de plus en plus accrue de la composante énergie dans la structure des prix de revient notamment dans le secteur des matériaux de construction en particulier le ciment, la chaux et les produits rouges, les industriels relevant des pays non producteurs de pétrole accordent une priorité à l'évolution des prix des combustibles et la recherche d'alternatives leur permettant de se maintenir constamment compétitifs sur le marché

Le coût de l'énergie représente 34 à 40 % du prix de revient du ciment. L'utilisation du gaz naturel alourdi les charges tant pour l'industriel (148 DT/TEP) que pour la Caisse de Compensation de l'état (104 DT/TEP).

Devant cette double contrainte, les cimentiers tunisiens ont introduit le Pet Coke en tant qu'alternative depuis l'an 2003 ayant permis de bénéficier, à l'échelle micro-économique, d'un meilleur prix de la TEP soit 89 DT à l'achat sur la base de 50 US \$/Tonne épargnant ainsi à l'État une subvention lourde (produit non compensé).

C'est dans ce contexte que la Société Solis Ortu propose de résoudre ce problème national par la création d'un quai et une zone de stockage de pet coke.

Cadre légal et institutionnel

L'Office de la Marine Marchande et des Ports (OMMP), qui représente l'autorité portuaire, agira en tant qu'autorité concédante.

Son rôle consiste à assurer la performance, des tarifs compétitifs, la sûreté et la sécurité



dans les port (y compris la réglementation et l'inspection des expéditions).

Le contrat de PPP sera régi par les lois portuaires générales définissant le rôle de l'OMMP, ainsi qu'une série de décrets sur les procédures et réglementations relatives aux contrats de partenariat public-privé et aux concessions.

Réglementations

- *Office de la marine marchande et des ports*
 - Loi n° 65-2 du 12 février 1965, portant création de l'office des ports nationaux telle que modifiée par la loi n° 72-5 du 15 février 1972
 - Loi n° 98-109 du 28 décembre 1998, relative à l'office de la marine marchande et des ports
- *Ports maritime*
 - Loi n° 2009-48 du 8 juillet 2009, portant promulgation du code des ports maritimes
 - Décret gouvernemental n° 2016-98 du 11 janvier 2016, fixant la liste des ports maritimes de commerce
- *Concessions*
 - Loi n°2008-23 du 1er avril 2008, relative au régime des concessions
 - Décret n° 2010-1753 du 19 juillet 2010, fixant les conditions et procédures d'octroi des concessions.
 - Décret n° 2013-4631 du 18 novembre 2013, modifiant et complétant le décret n° 2010-1753 du 19 juillet 2010, fixant les conditions et procédures d'octroi des concessions.
 - Décret n° 2013-4630 du 18 novembre 2013, portant création d'une unité de suivi des concessions au sein de la Présidence du gouvernement.

Périmètre fonctionnel

Le projet consistera en une concession BOT pour la conception, le financement, la mise en œuvre et l'exploitation d'un terminal de vrac

(quai, infrastructure et superstructure sur une superficie de 13 ha).

Le périmètre fonctionnel comprend un quai, des digues de déchargement et la zone de stockage de 80,000 T. S'y ajoutent les bâtiments administratif, de sécurité et d'entretien du matériel.



Etudes techniques terminées (ou en cours)

Un appel d'offres a été lancé en 2007 pour réaliser une étude d'opportunité de PPP incluant le financement, la mise en œuvre et l'exploitation d'un terminal de vrac à Bizerte. Il a été déclaré infructueux en raison de l'estimation insuffisante du budget de l'étude.

Un nouveau processus d'appel d'offres devrait avoir lieu en 2019. Les études à mener en 2018 doivent notamment porter sur:

- Etude d'opportunité pour l'attribution d'une concession pour le financement, la réalisation et l'exploitation d'un terminal vraquier au port de commerce de Bizerte
- Etudes de faisabilité (technique, économique et financière)
- Avant-Projet Sommaire, étude d'impacts Environnementaux & Sociaux

Calendrier prévisionnel du projet

- Phase d'ingénierie: 2018-2019
- Processus d'appel d'offres: 2019
- Phase de construction: 2020-2021
- Phase d'exploitation: 2022