



AXE N°3

PROMOTION DU MARCHÉ COMMUN UNIQUE POUR RENFORCER L'INTÉGRATION COMMERCIALE



PROJETS
INTÉGRATEURS
CEMAC

28 & 29 NOVEMBRE 2023 - PARIS

Projet de construction du Port Sec d'Ebibeyin dans la zone des Trois Frontières (Cameroun-Guinée-Equatoriale-Gabon)

CONTEXTE

Dans un contexte de congestion des ports maritimes lié en partie à la dynamique du commerce international et à l'interconnexion des économies, des difficultés de passage au niveau des corridors et à l'encombrement des villes portuaires, la solution des terminaux intermodaux et multimodaux à l'intérieur des terres s'est imposée au fil du temps. Ces terminaux, connectés par la route ou le rail à un port maritime, opèrent comme des centres de transbordement de cargaisons maritimes vers les destinations à l'intérieur des terres.

Ces installations en plein développement dans l'espace CEMAC ont des visées géostratégiques en termes de rapprochement des services logistiques des pays de l'hinterland, de création de nouveaux marchés capables de mobiliser l'économie productive locale, d'accueillir le trop plein des ports maritimes et de servir de plaque tournante dans le processus d'intégration sous-régionale tant souhaité.

DESCRIPTION DU PROJET

Le site retenu pour le futur port sec est situé à Ebibeyin au niveau du tripoint entre les trois pays (Cameroun-Guinée-Équatoriale-Gabon). Il constituera un terminal multimodal, avec statut d'entrepôt sous douane où peuvent arriver des convois routiers avec des engins de logistique appropriés en chargement ou déchargement des produits pour diverses destinations. Le port sec sera composé, notamment :

- › d'un parc à conteneurs ;
- › d'une zone de chargement/déchargement ;
- › de hangars ;
- › d'une zone d'opérations ;
- › d'un réseau de VRD ;
- › d'aires de stationnement de poids lourds ;
- › d'un scanner ;
- › de matériels et équipements de manutention ;
- › d'un système de protection contre les incendies ;
- › d'un système de surveillance (caméras, projecteurs, etc.) ;
- › de liaisons routières ;
- › d'un réseau d'assainissement ;
- › de bâtiments administratifs ;

- › d'ateliers de maintenance ;
- › d'une chaîne de froid ;
- › de réseaux électriques ;
- › de réseaux d'adduction d'eau ;
- › de réseaux téléphoniques ;
- › d'un système informatique connecté à internet ;
- › de la clôture du domaine ;
- › d'un local de transformateur ;
- › d'entrepôts ;
- › d'une station de stockage et de pompage de carburants ;
- › d'un bloc de latrines ;
- › d'une zone industrielle pour le développement des activités de transformation des produits agricoles et miniers, à terme.

Le site du port sec obéira aux normes sécuritaires et de sûreté édictées par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS).

Les études de faisabilité sont disponibles.

OBJECTIFS

L'objectif global du projet est de contribuer à l'approfondissement de l'intégration par l'amélioration des échanges intracommunautaires et la facilitation du commerce et des approvisionnements, la réduction de la durée et du coût du transit des marchandises et le désengorgement des ports.

L'objectif spécifique est : (i) la régularité et l'accélération du circuit des importations et des exportations, (ii) la maîtrise du volume des échanges ainsi que des statistiques nationales qui constituent un outil stratégique de politique économique et (iii) une facilitation du recouvrement des recettes fiscales à travers un centre unique de traitement.

L'objectif sectoriel est de : (i) disposer d'un circuit d'approvisionnement d'urgence efficace, (ii) de constituer et mobiliser rapidement un stock de sécurité (produits stratégiques comme les hydrocarbures, produits alimentaires, intrants industriels, autres produits), (iii) de contribuer à la lutte contre les fraudes fiscales à travers les modes de gestion de magasins cales ou sous douane et (iv) de faciliter le paiement des frais d'entreposage et de passage dans l'entrepôt des opérateurs économiques nationaux.



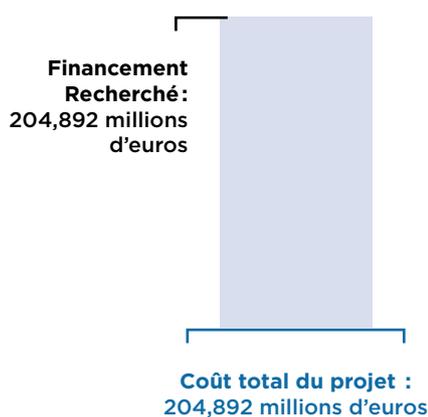
- › La régularité et l'accélération des circuits des importations et des exportations ;
- › La réduction des coûts et de la durée d'acheminement des produits, à travers un pôle unique qui regroupe l'ensemble des intervenants ;
- › Une plus grande sécurité des marchandises, par une mise en place des techniques et des équipements appropriés pour les opérations physiques de manutention, de stockage, de conservation et de livraison dans un seul endroit (concentration des flux) ;
- › le renforcement de l'intégration des économies étant donné que la zone d'influence du projet couvre les trois pays (Gabon, Cameroun et Guinée Equatoriale).

COÛT DU PROJET

Le coût du projet est estimé à 204,892 millions d'euros.

Pour le financement, le développement et l'exploitation du port sec, trois options peuvent être envisagées :

- › (i) Option 1: financement par le secteur public et externalisation de l'exploitation par le biais d'un contrat de gestion avec le secteur privé,
- › (ii) Option 2 : financement et exploitation par le secteur privé et
- › (iii) Option 3 : formes variées de Partenariat Public - Privé.



RÉSULTATS ATTENDUS

La construction du port sec d'Ebibeyin contribuera au décongestionnement des ports des trois pays. Plusieurs résultats sont attendus, notamment :

VIABILITÉ DU PROJET

Sur le plan économique, le projet situé dans la zone florissante des trois frontières est acceptable. Il doit générer sur toute sa durée de vie (25 ans), une valeur ajoutée directe évaluée de plus de 55 millions d'euros. Il aura également un impact positif sur les activités de ses fournisseurs dans la mesure où il permet de générer une importante valeur ajoutée indirecte.

Ainsi, l'impact du projet sur l'économie nationale est évalué à 85 millions d'euros (différence arithmétique entre le différentiel net des valeurs ajoutées et le coût social net). Quant à la balance de paiement, c'est-à-dire la différence arithmétique entre le gain en devise et le coût en devise générés par le projet, elle est négative. Ceci s'explique du fait que le projet est conçu pour satisfaire des besoins locaux. En effet, les opérateurs économiques passent directement des commandes à l'étranger pour certains investissements lourds et n'attendent nécessairement pas un éventuel apport de l'extérieur.

L'effet du projet sur les finances publiques sera largement positif avec un solde du trésor public estimé à 14 millions d'euros.

Dans sa phase d'investissement, le projet emploiera une centaine de personnes toutes catégories confondues.

Projet de Construction du Port Sec de Ngueli (Tchad-Cameroun)

CONTEXTE

La République du Tchad est un vaste pays enclavé se situant au cœur de l'Afrique Centrale. La position d'enclavement du Tchad constitue une contrainte majeure, pour une économie très dépendante de l'extérieur. La problématique réside dans la recherche des voies pour relever ce défi qui handicape les échanges économiques. Cette réalité se traduit par : (i) une lenteur et une irrégularité du circuit d'approvisionnement en transit des principaux secteurs économiques et des exportations centrafricaines, une proximité de la frontière et (ii) un système fragile de ravitaillement des populations en produits de première nécessité.

C'est dans ce contexte qu'un Port sec qui est un terminal terrestre en liaison commerciale et logistique directe avec un port maritime est programmé à Ngueli.

DESCRIPTION DU PROJET

Le port sec de Ngueli situé à la frontière avec le Cameroun constituera un terminal multimodal, avec statut d'entrepôt sous douane, où peuvent arriver des convois routiers avec des engins de logistique appropriés en chargement ou déchargement des produits pour diverses destinations. Le Port sec sera composé, notamment :

- › d'un parc à conteneurs ;
- › d'une zone de chargement/déchargement ;
- › de hangars ;
- › d'une zone d'opérations ;
- › d'un réseau de VRD ;
- › d'aires de stationnement de poids lourds ;
- › d'un scanner ;
- › de matériels et équipements de manutention ;
- › d'un système de protection contre les incendies ;
- › d'un système de surveillance (caméras, projecteurs, etc.) ;
- › de liaisons routières ;
- › d'un réseau d'assainissement ;
- › de bâtiments administratifs ;
- › d'ateliers de maintenance ;
- › d'une chaîne de froid ;
- › de réseaux électriques ;
- › de réseaux d'adduction d'eau ;

- › de réseaux téléphoniques ;
- › d'un système informatique connecté à internet ;
- › de la clôture du domaine ;
- › d'un local de transformateur ;
- › d'entrepôts ;
- › d'une station de stockage et de pompage de carburants ;
- › d'un bloc de latrines ;
- › d'une zone industrielle pour le développement des activités de transformation des produits agricoles et miniers, à terme.

Le site du port sec obéira aux normes sécuritaires et de sûreté édictées par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS).

Les études de faisabilité sont en cours.

OBJECTIFS

L'objectif global du projet est de contribuer à l'approfondissement de l'intégration par l'amélioration des échanges intracommunautaires et la facilitation du commerce et des approvisionnements, la réduction de la durée et du coût du transit des marchandises, le désengorgement des ports.

L'objectif spécifique est : (i) la régularité et l'accélération du circuit des importations et des exportations, (ii) la maîtrise du volume des échanges ainsi que des statistiques nationales qui constituent un outil stratégique de politique économique et (iii) une facilitation du recouvrement des recettes fiscales à travers un centre unique de traitement.

L'objectif sectoriel est de : (i) disposer d'un circuit d'approvisionnement d'urgence efficace, (ii) constituer et mobiliser rapidement un stock de sécurité (produits stratégiques comme les hydrocarbures, produits alimentaires, intrants industriels, autres produits), (iii) contribuer à la lutte contre les fraudes fiscales à travers les modes de gestion de magasins cales ou sous douane et (iv) faciliter le paiement des frais d'entreposage et de passage dans l'entrepôt aux opérateurs économiques nationaux.

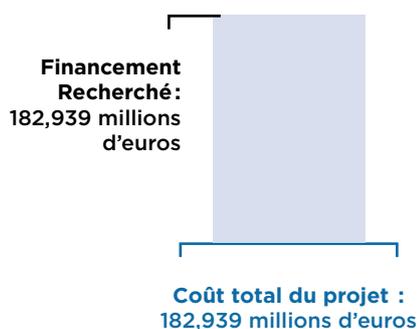


COÛT DU PROJET

Le coût du projet est estimé à 182,939 millions d'euros.

Pour le financement, le développement et l'exploitation du port sec, trois options peuvent être envisagées :

- › (i) Option 1 : financement par le secteur public et externalisation de l'exploitation par le biais d'un contrat de gestion avec le secteur privé,
- › (ii) Option 2 : financement et exploitation par le secteur privé et
- › (iii) Option 3 : formes variées de Partenariat Public - Privé.



RÉSULTATS ATTENDUS

Plusieurs résultats sont attendus avec la construction du port sec de Nguéli, notamment :

- › La régularité et l'accélération des circuits des importations et des exportations ;
- › La réduction des coûts et de la durée d'acheminement des produits, à travers un pôle unique qui regroupe l'ensemble des intervenants ;

- › Une plus grande sécurité des marchandises, par une mise en place des techniques et des équipements appropriés pour les opérations physiques de manutention, de stockage, de conservation et de livraison dans un seul endroit (concentration des flux).

VIABILITÉ DU PROJET

Sur le plan économique, le projet situé dans la zone florissante des trois frontières est acceptable. Il doit générer sur toute sa durée de vie (25 ans), une valeur ajoutée directe évaluée de plus de 55 millions d'euros. Il aura également un impact positif sur les activités de ses fournisseurs dans la mesure où il permet de générer une importante valeur ajoutée indirecte.

Ainsi, l'impact du projet sur l'économie nationale est évalué à 85 millions d'euros (différence arithmétique entre le différentiel net des valeurs ajoutées et le coût social net). Quant à la balance de paiement, c'est-à-dire la différence arithmétique entre le gain en devise et le coût en devise générés par le projet, elle est négative. Ceci s'explique du fait que le projet est conçu pour satisfaire des besoins locaux. En effet, les opérateurs économiques passent directement des commandes à l'étranger pour certains investissements lourds et n'attendent nécessairement pas un éventuel apport de l'extérieur.

L'effet du projet sur les finances publiques sera largement positif avec un solde du trésor public estimé à 14 millions d'euros.

Dans sa phase d'investissement, le projet emploiera une centaine de personnes toutes catégories confondues.

PLUS D'INFORMATIONS
SUR LES PROJETS INTÉGRATEURS
& PARTICIPER À LA TABLE RONDE

www.projets-integrateurs-cemac.com



PROJETS
INTÉGRATEURS
CEMAC

28 & 29 NOVEMBRE 2023 - PARIS