

FICHE DU 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, 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 édictée 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.

RESULTATS ATTENDUS

Plusieurs résultats sont attendus 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).

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.

VIABILITE DU PROJET

Sur le plan économique, le projet est acceptable. Il doit générer sur toute sa durée de vie (25 ans), une valeur ajoutée directe évaluée de plus de 42 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 71 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. Les opérateurs économiques

passent directement les 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 9 millions d'euros.

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