

Projet de réalisation, de financement et d'exploitation d'un port en eaux profondes sous forme de concession

Étude financée par l'Union Européenne don n°119858/D/SV/TN

Port en eaux profondes d'Enfidha

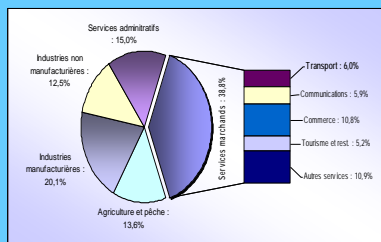


Journée d'information
Tunis, 19 Janvier 2006

Informations générales et environnement économique pour l'investissement en Tunisie

Présentation

La Tunisie est stratégiquement située en Afrique du Nord à proximité des axes maritimes principaux transitant par la Méditerranée.



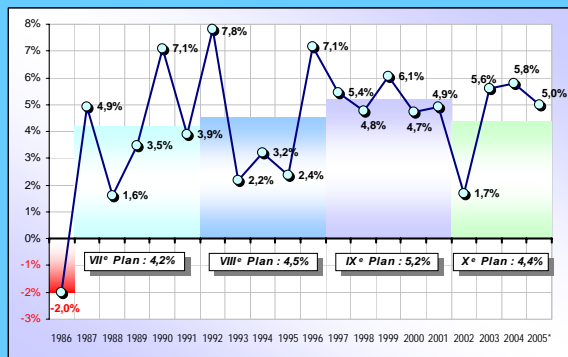
L'économie tunisienne est très variée, mêlant agriculture, extraction minière, production d'énergie, tourisme et activité manufacturière.

Le secteur des Services (tertiaire) représente le premier contributeur du PIB national avec 54%. L'Agriculture et l'Industrie représentent respectivement 14% et 32% du PIB.



Une économie libéralisée et un environnement stable pour les investisseurs

La croissance du PIB tunisien est aujourd'hui de l'ordre de 5% et le taux d'inflation est de 3%



La stratégie de croissance économique de la Tunisie est orientée vers la création d'un environnement attractif pour les investisseurs étrangers.

C'est dans cette optique que des mesures de libéralisation économique ont été prises dans plusieurs secteurs parmi lesquelles, la suppression des licences d'importation, la réduction de la TVA ou encore le démantèlement tarifaire douaniers

Ainsi, le contexte économique récent de la Tunisie est marqué par le tournant libéral amorcé depuis le milieu des années 1980. De nombreuses démarches illustrent cette orientation, telles que :

- l'adoption du Programme d'Ajustement Structurel en 1986;
- la signature des accords du GATT en 1992;
- la signature d'un accord d'association avec l'Union Européenne en 1995, établissant une zone de libre-échange à l'horizon de 2008.

L'approfondissement des réformes structurelles et le maintien des équilibres macroéconomiques ont sensiblement amélioré l'attractivité et la compétitivité de l'économie tunisienne de par :

- un vaste programme de privatisation
- la libéralisation de l'investissement, des prix et des échanges extérieurs;
- la réforme fiscale;
- la modernisation du secteur bancaire;
- la réforme du marché financier;
- la restructuration des entreprises publiques.

Cela a permis de renforcer les mécanismes de marché, de promouvoir l'initiative privée, de consolider la compétitivité de l'économie nationale et son intégration dans l'économie mondiale.

Le projet de nouveau Port en Eaux Profondes d'Enfidha : positionnement et données commerciales extraites de l'étude de marché préliminaire

Le trafic potentiel attendu pour le nouveau port en eaux profondes se décompose en quatre segments:

Le transbordement international de conteneurs

De nombreuses études ont démontré une insuffisance de capacité portuaire pour le transbordement des conteneurs en Méditerranée, et ce dès 2008 dans la Méditerranée Centrale. Aussi, il existe un réel intérêt pour les acteurs du secteur de voir se développer des alternatives afin de répondre à la forte croissance de la demande. Dans ce cadre, Enfidha présente de multiples avantages:



- la proximité des lignes maritimes principales, réduisant les contraintes de déroutement;
- une alternative face à la saturation prévue des grandes plateformes de transbordement méditerranéennes;
- la disponibilité d'une réserve foncière de 3.000 hectares
- l'existence et la proximité du chemin de fer, de l'autoroute et d'un projet d'aéroport
- un potentiel de délocalisation industriel important
- l'existence d'un environnement propice à l'investissement du fait de la stabilité de la Tunisie;
- la possibilité de combiner une activité de transbordement de classe mondiale avec une desserte efficace du marché local.

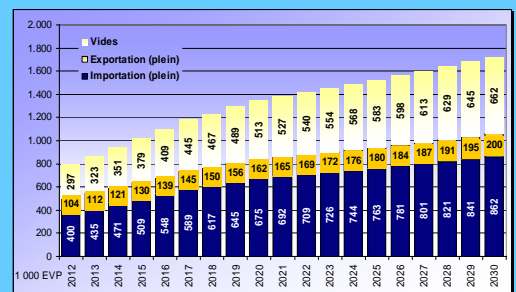
Le déroutement des trafics non conteneurisés

Le nouveau port en eaux profondes dotera la Tunisie d'un outil moderne et dimensionné pour faire face à la croissance du trafic national à long terme.

En plus du trafic de transbordement, le port d'Enfidha aurait des potentialités pour dérouter à son profit une partie du trafic actuel assuré par les sept ports existants. Au niveau du trafic de marchandises non conteneurisées (marchandises générales, vracs solides et vracs liquides)

Le déroutement du trafic de conteneurs locaux

Le déploiement de navires porte-conteneurs de nouvelle génération, plus grands et plus performants, générera des économies d'échelle, faisant baisser le coût par EVP pour les conteneurs destinés au marché local.

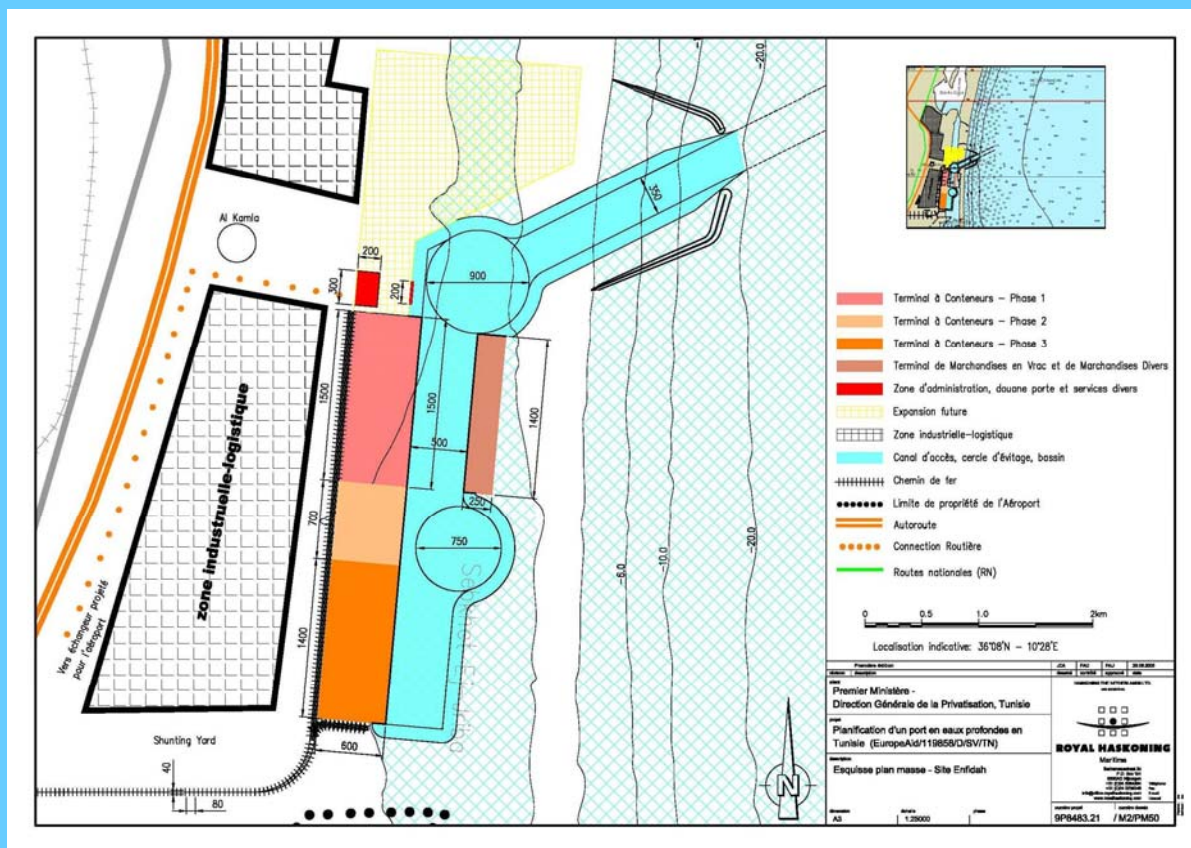


Le trafic nouveau généré par le port

Le nouveau port en eaux profondes, localisé à proximité d'un réseau de transport majeur (autoroute, chemin de fer, lignes maritimes et projet d'aéroport) offrira à la région une attractivité supplémentaire pour le développement de l'industrie et du commerce, en favorisant l'approvisionnement et la commercialisation et en générant un important flux commercial.

Plan de masse préliminaire

Les études de faisabilité en cours ont permis d'établir un plan de masse préliminaire du futur port en eaux profondes d'Enfidha. Le schéma ci-dessous présente une esquisse de l'orientation et du dimensionnement des installations envisagées à ce stade du projet:



En plus d'un terminal à conteneurs destiné au transbordement international et au trafic national de conteneurs, le port disposerait d'un terminal pour les vracs et les marchandises générales. Le large chenal d'accès au Nord sera complété par deux cercles d'évitage pour une gestion efficace des bassins.

Le site sélectionné se situe à proximité d'une autoroute le reliant aux principaux centres économiques du pays et sera relié au réseau ferré national par un raccordement dédié et disposera d'une réserve foncière d'environ 3000 hectares en sus du projet d'aéroport d'Enfidha.

Pour tout renseignements supplémentaires contacter la Direction Générale de la Marine Marchande

Tel: 71.287.614