

**Zeineb M'RAD**  
Direction de la Planification et des Etudes  
Ministère des Transports  
TUNISIE

## **Rapport de la délégation tunisienne**

### **Introduction.**

Je voudrais vous remercier au nom de la délégation tunisienne pour la tenue de ce séminaire, qui sera donc une occasion de discussion, d'échange d'expériences et d'informations, et de coopération entre les pays du Maghreb et les pays du nord à propos d'un sujet d'importance pour nous tous : la facilitation du transport international de marchandises en Méditerranée occidentale.

L'économie tunisienne se caractérise par une ouverture croissante de sa structure de production et d'échange, ce qui place le commerce extérieur au cœur de sa problématique de développement et implique une attention particulière au secteur du transport, notamment maritime.

Le secteur du transport maritime évolue de nos jours dans un environnement international en pleine mutation, caractérisé par la libéralisation du commerce international, la mondialisation des services et la globalisation de la production et des marchés. Suite à ces nouvelles tendances de l'économie mondiale, le transport maritime connaît des bouleversements, dont notamment :

- la libéralisation du transport maritime avec la suppression des accords bilatéraux de partage de trafic, l'abolition du système de préférence,
- l'apparition de méga-transporteurs issus d'alliances stratégiques et qui disposent de navires de plus en plus grands avec des capacités de plus en plus élevées, qui assurent une couverture maximale des principales routes maritimes et maîtrisent donc une grande part de trafic,
- l'organisation du transport maritime en réseau avec le développement des ports d'éclatement et le système de feederling,
- l'évolution des ports vers des plates-formes logistiques et des centres de prestations de services, ou
- le développement du transport multimodal pour une meilleure maîtrise des coûts de transport.

### **Le transport maritime en Tunisie.**

L'importance du secteur du transport maritime en Tunisie n'est pas à prouver, il est exactement comme les autres pays du Maghreb. C'est un service essentiel au commerce extérieur, c'est un vecteur important de développement, puisqu'il assure à peu près 95% des

échanges commerciaux. Face à ces nouvelles données de l'économie mondiale et du transport international maritime, le transport maritime tunisien se trouve soumis à de nouvelles exigences de maîtrise de coûts et d'amélioration de sa qualité de service.

Le commerce maritime tunisien est assuré par 7 ports de commerce : Bizerte Menzel Bourguiba, Tunis Goulette Radés - qui est le complexe portuaire de la capitale -, Sousse, Sfax, Gabés, Zarzis et le port pétrolier de Skhira. Tous les ports sont gérés par l'Office de la marine marchande et des ports (OMMP), sauf le port pétrolier de Skhira, qui est géré par une société pétrolière. Les ports ont assuré le transit d'environ 26 millions de tonnes de marchandises en 2000 (cabotage national compris), composées de 39% d'hydrocarbures, 23% de produits en vrac solides, 18,5% de marchandises générales, 11,5 de céréales et 8 de produits en vrac liquides. Le transport de marchandises générales s'est élevé à 4,8 millions de tonnes en 2000, soit une augmentation de 18,5% par rapport à 1999. Il y en a environ 31% des marchandises générales en conteneurs et 16,5% en unités roulantes. On note également l'accélération du rythme de l'évolution du trafic des conteneurs depuis 1996 (on est passé de 92 000 EVP en 1996 à 230 000 EVP aujourd'hui, soit une évolution de 150% en 5 ans). Je voudrais également noter que l'évolution des unités roulantes pour la même période est d'environ 50-52%.

La libéralisation du secteur maritime depuis 1992 a permis la création de 7 sociétés privées qui exploitent 8 navires en propriété, à côté de l'armement national, qui est la compagnie tunisienne de navigation, la COTUNAV. Donc, en matière d'armement national, la Tunisie dispose d'une offre de transport évaluée à 13 navires en propriété, et son taux de participation est de l'ordre de 20,3%, tous les moyens confondus. Ce taux de participation étant en constante croissance, on note également l'ouverture de lignes régulières entre la Tunisie et le Sud de la France à la concurrence depuis le 1<sup>er</sup> janvier 98, ce qui a engendré des réductions des tarifs de transport des conteneurs d'au moins 20% et qui peuvent atteindre jusqu'à 40% dans certains cas.

### **Entraves et obstacles au transport.**

On constate que le transport maritime tunisien a présenté et présente des faiblesses qui sont confirmées par un taux de participation de 20,3%. Une participation jugée, par nous en tout cas, relativement faible, même si elle est en constante croissance et amélioration. Ces faiblesses sont expliquées par :

- Une inadaptation de la technologie, de l'organisation et de la réglementation aux évolutions enregistrées dans le monde. Bien sûr, il y a des actions qui sont entreprises, je vais en parler tout à l'heure. Moi, j'ai détecté plutôt une inadéquation des infrastructures et des équipements portuaires. On va parler tout à l'heure des nouveaux équipements qui ont été commandés et fournis pour cette année et l'année prochaine également.
- Des entraves à la fluidité du trafic au niveau des procédures de commerce, des flux de documents et d'informations.

Toutes ces faiblesses ont engendré des dysfonctionnements, des problèmes d'organisation, d'exploitation et de manutention dans les ports, des difficultés à faire face à la concurrence étrangère. Ces entraves au transport international de marchandises sont dues à une multitude de facteurs qui sont complexes et enchevêtrés les uns aux autres. Je vais donc les énumérer par catégorie.

i) Le transport international routier :

Nous constatons un déséquilibre du trafic TIR au profit des opérateurs étrangers. La majorité (à peu près 95%) de ce trafic est contrôlé par des sociétés européennes qui disposent d'une puissance de réseau. Face à eux, les entreprises tunisiennes sont de petite taille et ont une faible capacité d'investissement.

Le TIR est une activité d'importance pour la Tunisie, et l'un des premiers obstacles que rencontrent les TIR tunisiens, c'est l'absence de réciprocité de traitement des opérateurs tunisiens. Les conducteurs souffrent du régime auquel ils sont soumis aux frontières, à savoir les problèmes d'obtention de visas, la contrainte qui en découle. S'ajoutent à cela des difficultés au niveau de l'installation et de l'établissement d'antennes commerciales pour les entreprises tunisiennes dans les pays du nord. Ceci est très dommageable pour la Tunisie, parce qu'elle ne peut pas faire du transport de bout en bout.

Les chargeurs tunisiens attirent l'attention sur le coût important du pré et post acheminement routier en Europe. À titre d'exemple, le fret d'une remorque de 15 tonnes transportant du textile et qui effectue un aller-retour Allemagne – Tunis – Allemagne par le port de Marseille revient aux alentours de 35 000 Francs. On a constaté que le prix post acheminement routier représentait 35% du coût total, et ceci n'est pas du tout maîtrisable du point de vue tunisien. La puissance, c'est un constat mais c'est aussi un obstacle, des réseaux des sociétés européennes leur permet de canaliser et de regrouper les trafics Nord-Sud ainsi que les trafics retour, tandis que l'opérateur tunisien, qui est de taille relativement petite, est pénalisé et n'a généralement pas la possibilité de trouver des frets compétitifs de retour Nord-Sud, n'ayant le plus souvent ni bureaux commerciaux, ni organisations en logistique à l'étranger, enfin dans les pays européens.

ii) Le transport maritime :

En transport maritime, on constate une difficulté des transporteurs tunisiens à soutenir la concurrence étrangère, qui se traduit par la hausse de leur offre par rapport aux transporteurs étrangers qui bénéficient de privilèges fiscaux et financiers importants. D'une façon générale, cette difficulté est expliquée par la non-attractivité du secteur. Ce sont des investissements très lourds, et il n'y a pas assez d'incitation fiscale et financière.

iii) Le passage portuaire :

Au niveau du passage portuaire, l'un des premiers obstacles est l'accessibilité des ports. Les caractéristiques des ports (les tirants d'eau et les linéaires de quai, les profondeurs de terre-pleins et les enclavements dans les villes) ne va pas de pair avec la croissance des capacités des transports unitaires que l'on observe aujourd'hui.

Deuxième obstacle : l'insuffisance des équipements bord à quai, l'exiguïté aussi des espaces portuaires - engendrant une mauvaise organisation de l'entreposage, notamment dans le traitement des conteneurs -, et l'encombrement du port de Radés et son inadaptation au trafic conteneur. L'explosion du trafic conteneur et sa concentration au port de Radés, dont la conception initiale est plus orientée vers le développement du trafic roulier, pose actuellement de sérieux problèmes d'organisation et de manutention. Il faut savoir que le bassin de Radés - le plus récent port de la Tunisie depuis 1987 - est devenu le port le plus important sur le plan du trafic des marchandises générales. Il représente environ 85% du trafic de marchandises générales et traite 90% du conteneur et 90% du roulier.

Il y a également en fait une situation de monopole de la STAM, bien que la réglementation ait été modifiée par des actions entreprises pour chaque obstacle et chaque entrave ici identifiés. La STAM est la société de manutention publique au port de Tunis-Goulette-Radés pour toutes les opérations de manutention et de consignation de cargaison, engendrant des coûts élevés par rapport aux autres ports où la concurrence existe et où on arrive à obtenir des tarifs inférieurs de 30 à 50%.

Il y a aussi le maintien de la corporation des dockers pour toutes les opérations de manutention de navires, y compris certains quais spécialisés qui, de par leur mécanisation, ne nécessitent pas l'utilisation d'une telle main-d'œuvre. Ça c'est un problème délicat qui a été difficile à solutionner dans tous les pays du monde. Cette corporation a entretenu des pratiques abusives liées à l'embauche obligatoire, à la composition pléthorique des équipes, aux indemnités compensatoires, qui ont généré des surcoûts évalués à plus de 4 millions de dinars par an, soit environ 3 millions de dollars peut-être.

iv) Les procédures administratives :

En matière de procédures administratives, les procédures et les formalités administratives actuelles posent des difficultés majeures, bien qu'il y ait eu, on va le voir, des assouplissements, des simplifications des procédures de commerce extérieur, de dédouanement, etc. Les documents utilisés ne sont pas toujours harmonisés et unifiés, il y a des informations redondantes, différents formats papier ; les opérations sont segmentées et nécessitent des déplacements physiques qui génèrent des délais et coûts supplémentaires ; la coordination entre intervenants n'est pas toujours assurée et ne favorise pas l'intégration des opérations dans la chaîne.

La complexité de ces procédures, surtout en ce qui concerne l'importation, affecte les délais de séjour des marchandises et les opérations d'enlèvement, générant donc des coûts supplémentaires supportés par la marchandise.

Nous avons également identifié d'autres obstacles.

- La transmission tardive du manifeste aux organismes concernés (douanes, autorité portuaire, acconier) qui se répercute sur le délai et le coût de transit de la marchandise.
- Les délais d'attente pour l'accomplissement des formalités de contrôle technique et de visite douanière, qui se répercutent également sur les délais et les coûts de transit.
- L'absence d'installations terminales terrestres ou ce que l'on appelle plates-formes logistiques ou port sec dans l'hinterland des ports.

- Les insuffisances des accès et des dessertes terrestres et ferroviaires.

v) Les échanges de données informatisées :

En matière d'échange de données informatisées, l'absence de réseaux méditerranéens de transmission électronique de données, ou quand ils existent leur incompatibilité, constitue aussi une entrave au transport.

Initiatives.

Compte tenu des obstacles dégagés et afin d'améliorer la compétitivité des prestations portuaires et maritimes et de donner une impulsion nouvelle au secteur dont l'efficacité conditionne directement le commerce extérieur, plusieurs initiatives ont été lancées. La mise à niveau du secteur s'est traduite par des réformes portuaires visant à réduire les coûts et à améliorer la fluidité de passage, et des réformes maritimes pour la mise en place d'une complémentarité et d'une spécialisation de l'armement national, afin de renforcer son taux de participation.

Sur le plan réglementaire, il faut mentionner la mise en place d'un nouveau cadre institutionnel avec, notamment, :

- la promulgation du code de commerce maritime,
- les lois organisant les professions maritimes et commerciales et transitaires des entreprises de manutention,
- les conventions sur les travaux des dockers dans les ports et, surtout,
- la promulgation du code des ports maritimes de commerce, dont les principales nouveautés sont l'abrogation en particulier du décret de 1949 qui règle les conditions d'embauche et le travail des dockers, l'introduction de la notion de concession du domaine public portuaire, et la définition du rôle de l'autorité portuaire comme autorité de contrôle, de coordination et de sécurité.

En matière d'initiatives, il faut mentionner également :

- La réforme du régime du travail portuaire des dockers, avec l'indemnisation de l'ensemble des dockers et la possibilité de leur reprise par les entreprises de manutention, et à ce moment-là, ils seraient soumis au régime du droit commun.
- La suppression réelle du monopole de la STAM à TGR (Tunis-Goulette-Radés), avec l'introduction d'un opérateur privé sur le prochain terminal à conteneurs de Radés, qui sera construit en BOT.
- La privatisation de la STAM (entreprise de manutention publique) à travers une banque d'affaires après la filialisation de ses agences et un découpage au niveau de TGR. Donc, STAM resterait sur une partie de Radés avec un concurrent en face sur le nouveau terminal à conteneurs et un autre sur la Goulette –un autre opérateur privé.

- La concession de quais spécialisés. Des cahiers de charges de concessions de certains quais spécialisés sont actuellement en cours d'examen. Il s'agit de quais céréaliers, pétroliers et du terminal à conteneurs en question. La signature des premiers contrats est prévue pour le deuxième semestre 2001.
- Concession de port sec, également prévue, et la création d'entrepôts réels pour réduire les surestaries dues au séjour prolongé des conteneurs au port
- La construction et l'exploitation par les privés d'un port en eau profonde à Sousse.
- La parution des textes instituant les documents normalisés élaborés dans le cadre des démarches de facilitation des procédures de commerce extérieur. Il s'agit du titre de commerce extérieur, le document de contrôle technique, la déclaration douanière des marchandises, et la liasse transport, qui est en cours de concrétisation.
- La préparation en cours par le Ministère du Transport de 14 mesures de facilitation, qui sont relatives à l'avis d'arrivée, la transmission anticipée du manifeste, l'enlèvement de la marchandise, la suppression de la déclaration TD des conteneurs et le rapprochement des services de contrôle (douanes et Ministère du Commerce), afin d'accélérer toutes les procédures.
- La mise en réseau des agents économiques à travers un guichet unique virtuel pour l'accomplissement des formalités du commerce extérieur par la transmission de déclarations standardisées sous forme de liasse unique. Le titre de commerce extérieur, je vous en ai parlé, la déclaration en douane, le document de contrôle technique, le manifeste cargo et le manifeste douanier. Ce réseau EDI est géré par la société Tunisie TradeNet, qui fera sa présentation demain.

J'espère que j'ai été assez brève. On pourrait revenir en détail sur les initiatives demain.  
Merci.