



République Tunisienne
Ministère du Transport



Secteur maritime en Tunisie

Problématiques et stratégie de développement

Youssef BEN ROMDHANE

Directeur Général du Transport Maritime et des Ports Maritimes de Commerce

Tunis, le 12 mai 2016

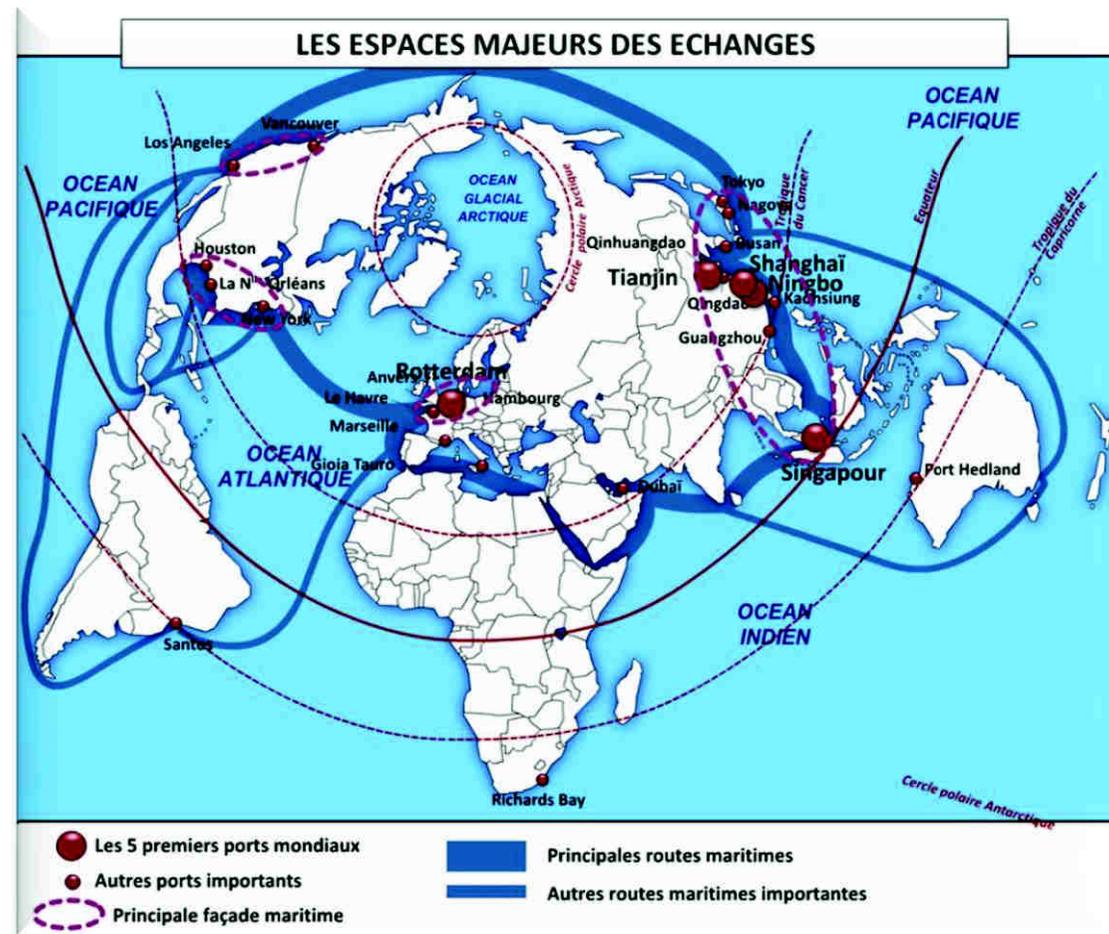


Sommaire

- 1. Aperçu sur le transport maritime international**
- 2. Importance du transport maritime dans les activités économiques du pays**
- 3. Analyse SWOT du secteur maritime en Tunisie**
- 4. Axes stratégiques pour le développement du secteur maritime et portuaire**
- 5. Programme de mise en œuvre de la stratégie**

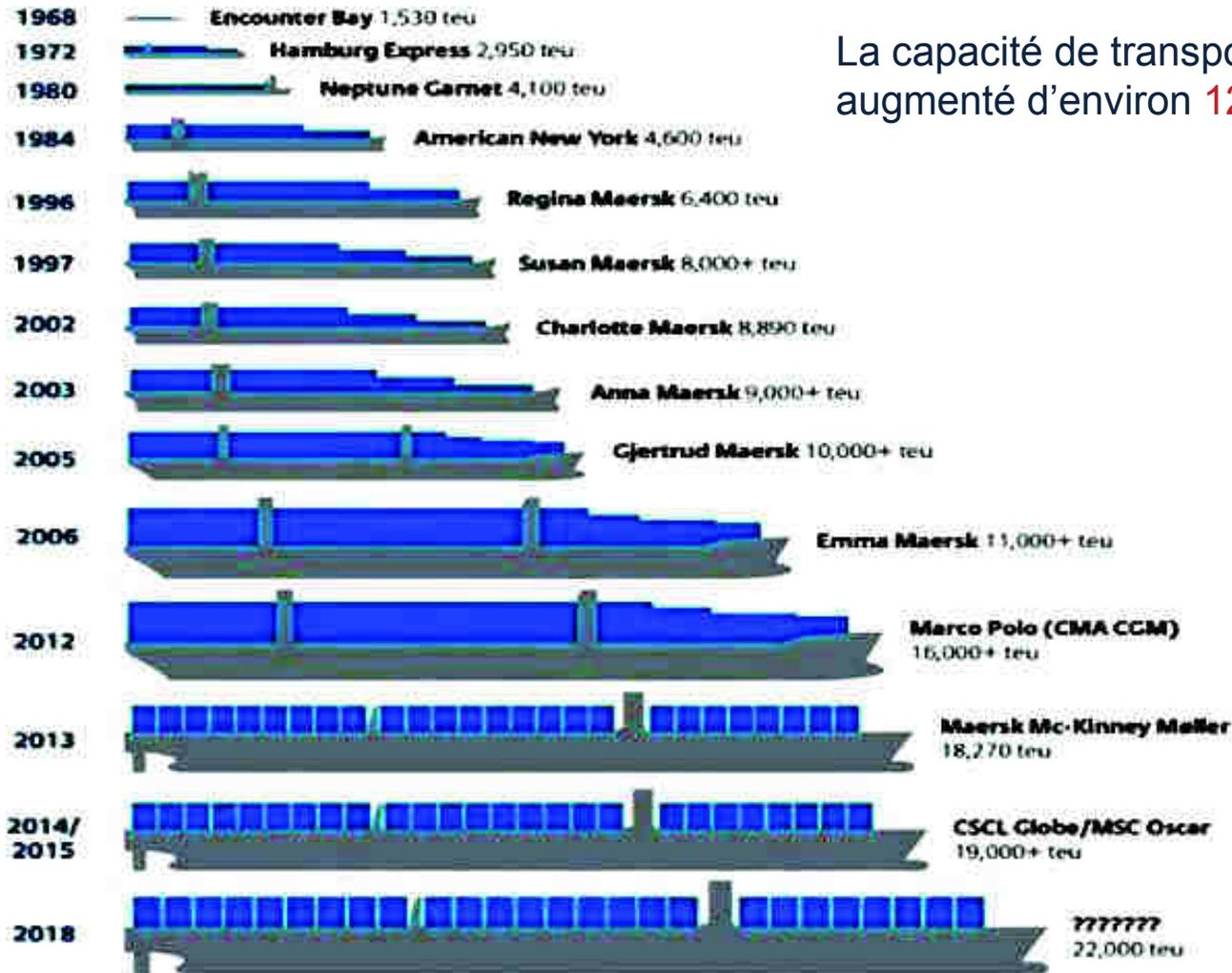
Le transport maritime à l'échelle internationale

- 90% du commerce international
- 47.600 navires marchands
- 1,6 milliards de TPL, 5% croissance annuelle;
- 9,6 milliards de tonnes de marchandises transportées par voie maritime avec une progression moyenne annuelle de 3%



Evolution de la taille des navires

50 years of Container Ship Growth



La capacité de transport conteneurisé a augmenté d'environ **1200%** depuis 1968



UN GÉANT DES MERS

Porte-conteneurs «CMA-CGM Bougainville»

398 m de long

54 m de large

Jusqu'à 18 000 conteneurs



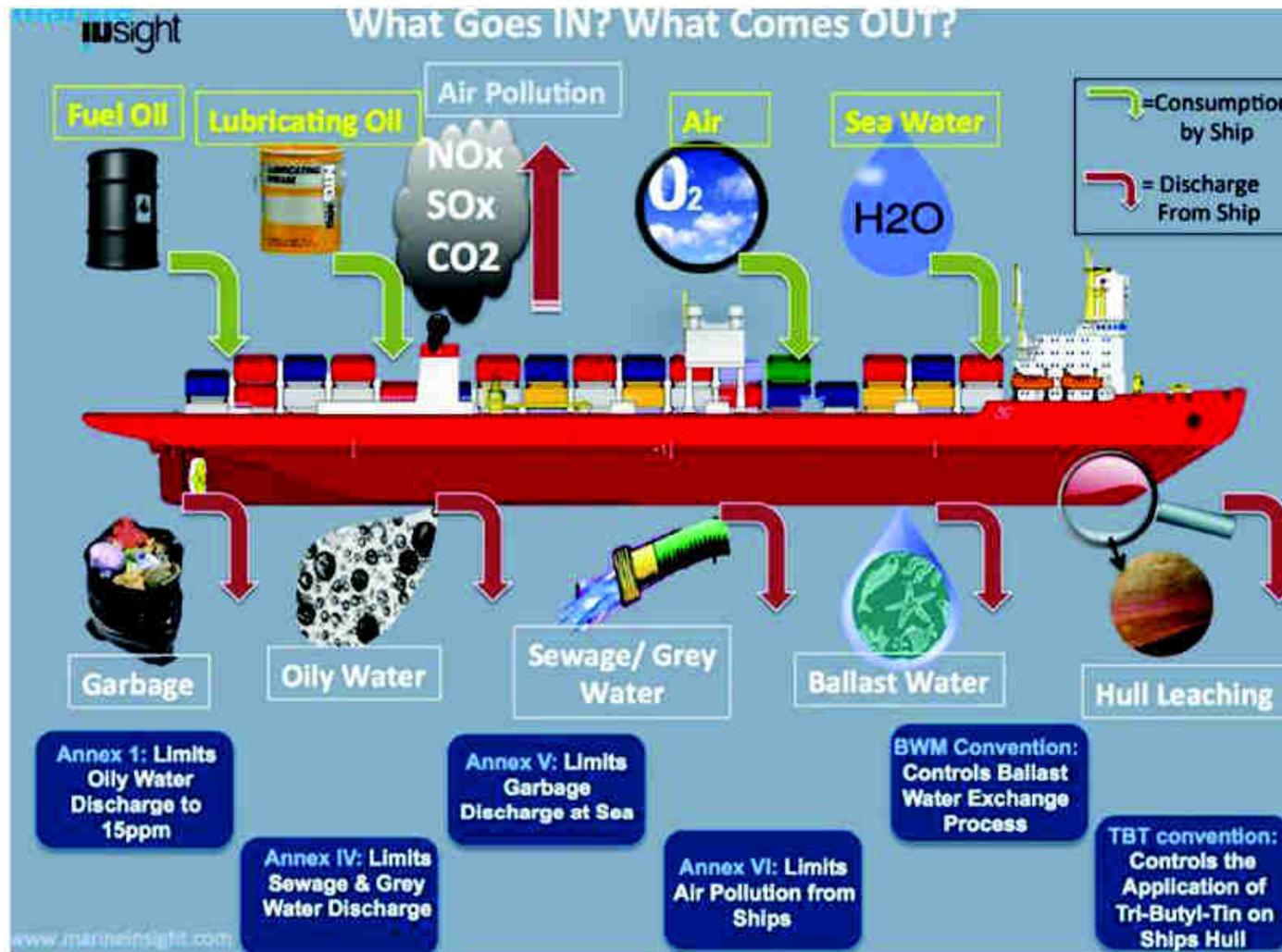
Arc de
Triomphe
50 m de haut

Airbus A380
72,72 m de long

Renault Clio
4,06 m de long

Porte-avions
«Charles-de-Gaulle»
261,5 m de long

Normes et exigences réglementaires Green ships

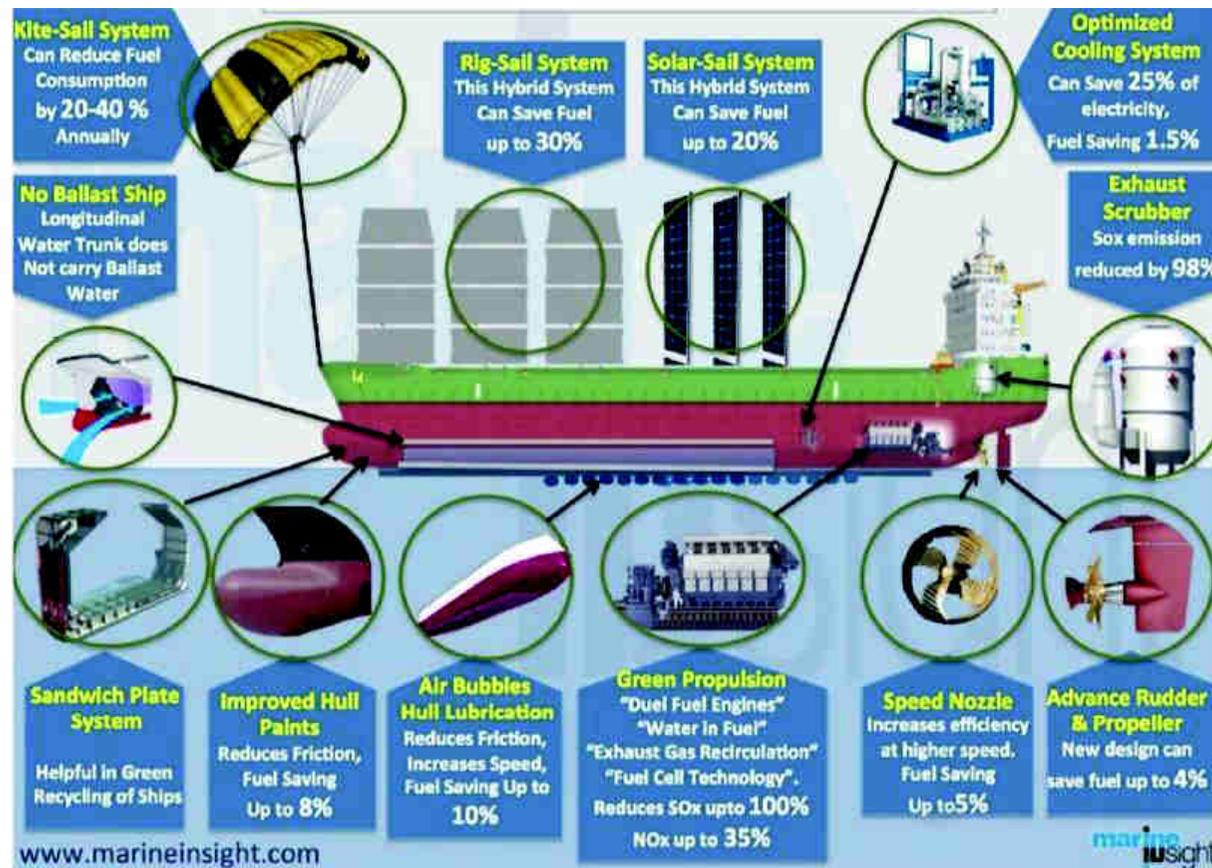


Nouvelles normes de construction

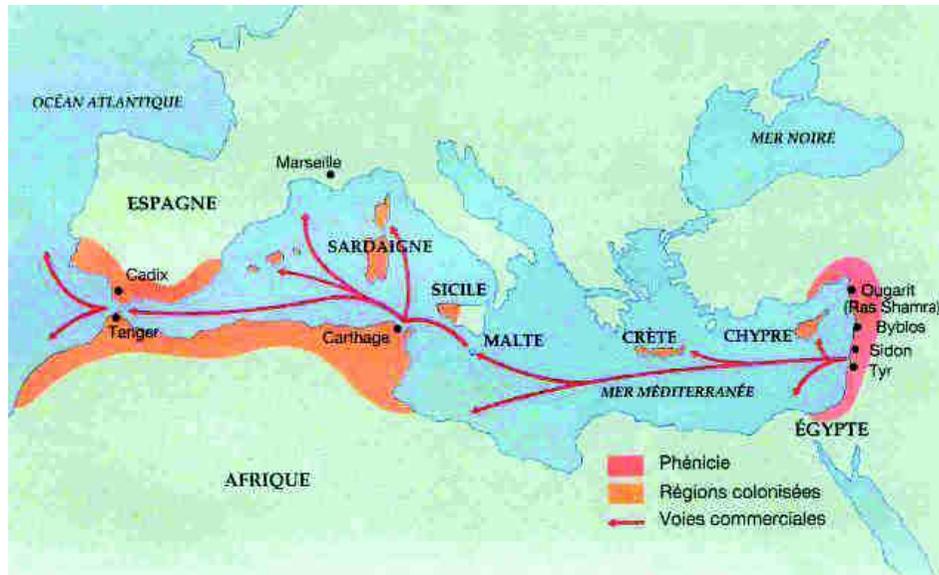
Sécurité

efficacité énergétique

protection de l'environnement



Le transport maritime à l'échelle nationale

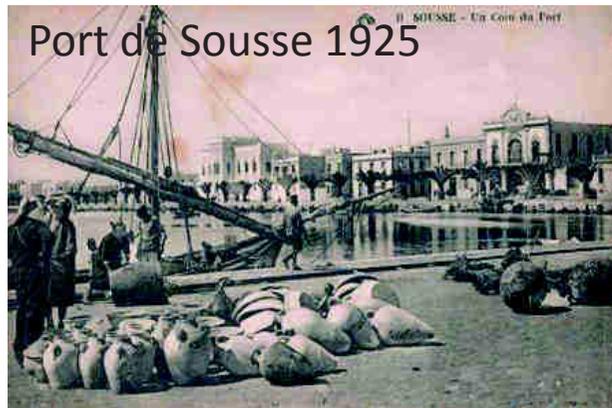


- La Tunisie a rayonné durant une longue période de son histoire sur le commerce dans le bassin méditerranéen.
- Cette tradition de négoce remonte à l'époque Carthaginoise, pendant laquelle la Tunisie disposait d'une flotte maritime importante qui a développé plusieurs comptoirs de commerce sur les 2 rives de la Méditerranée.



Les ports maritimes de commerce

Début du XX^{ème} siècle



- 7 ports maritimes de commerce
- 30 MT de marchandises
- 470.000 Ct / EVP
- 136.000 semi-remorques
- 720.000 passagers
- 300.000 voitures
- 35 lignes maritimes régulières

Situation actuelle



La flotte maritime nationale

- ✓ 8 navires de commerce **en propriété** et 3 navires **affrétés** à temps (assurent le transport de **11%** au trafic maritime commercial)
- ✓ 5 transbordeurs entre Sfax et Kerkennah
- ✓ 12 remorqueurs
- ✓ 5 navires supply
- ✓ **12.000** unités de pêche et de plaisance

De 1960

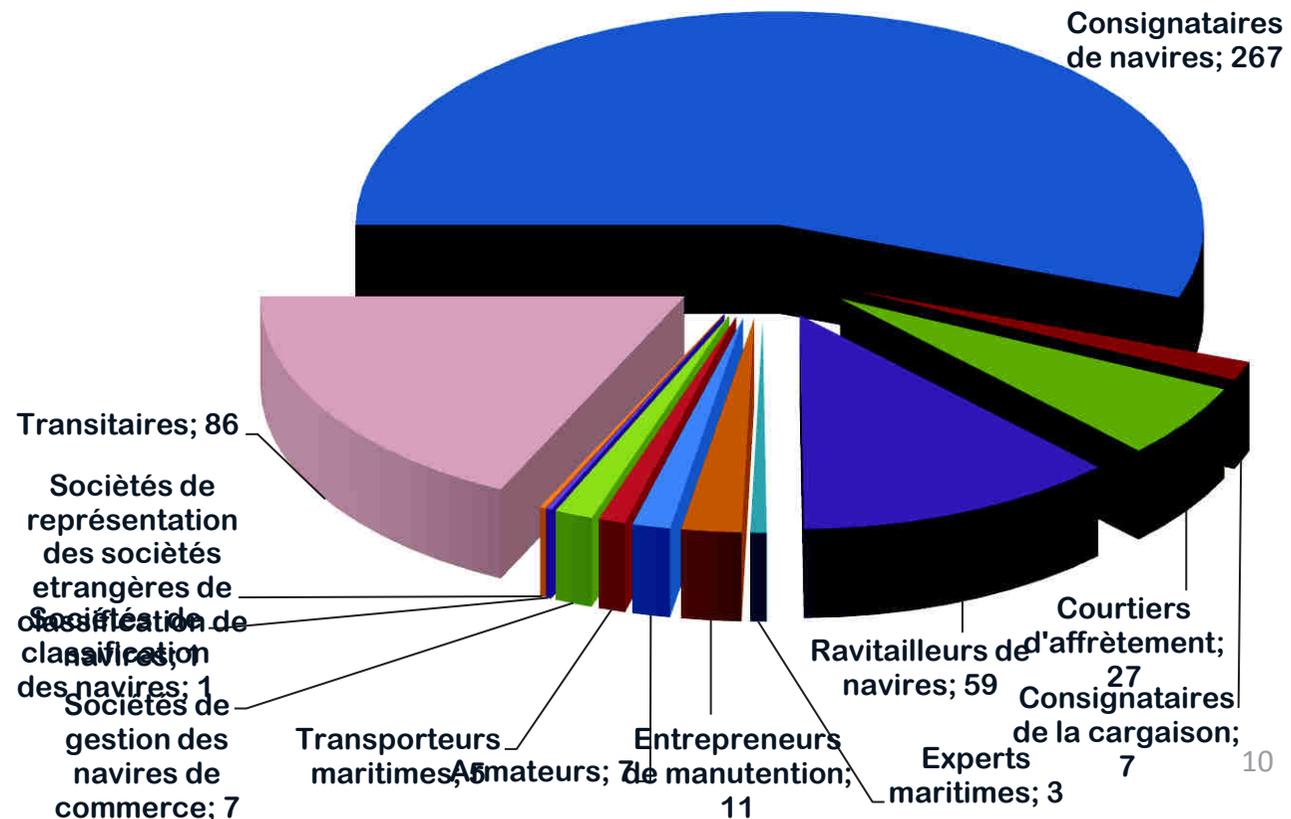


À 2012



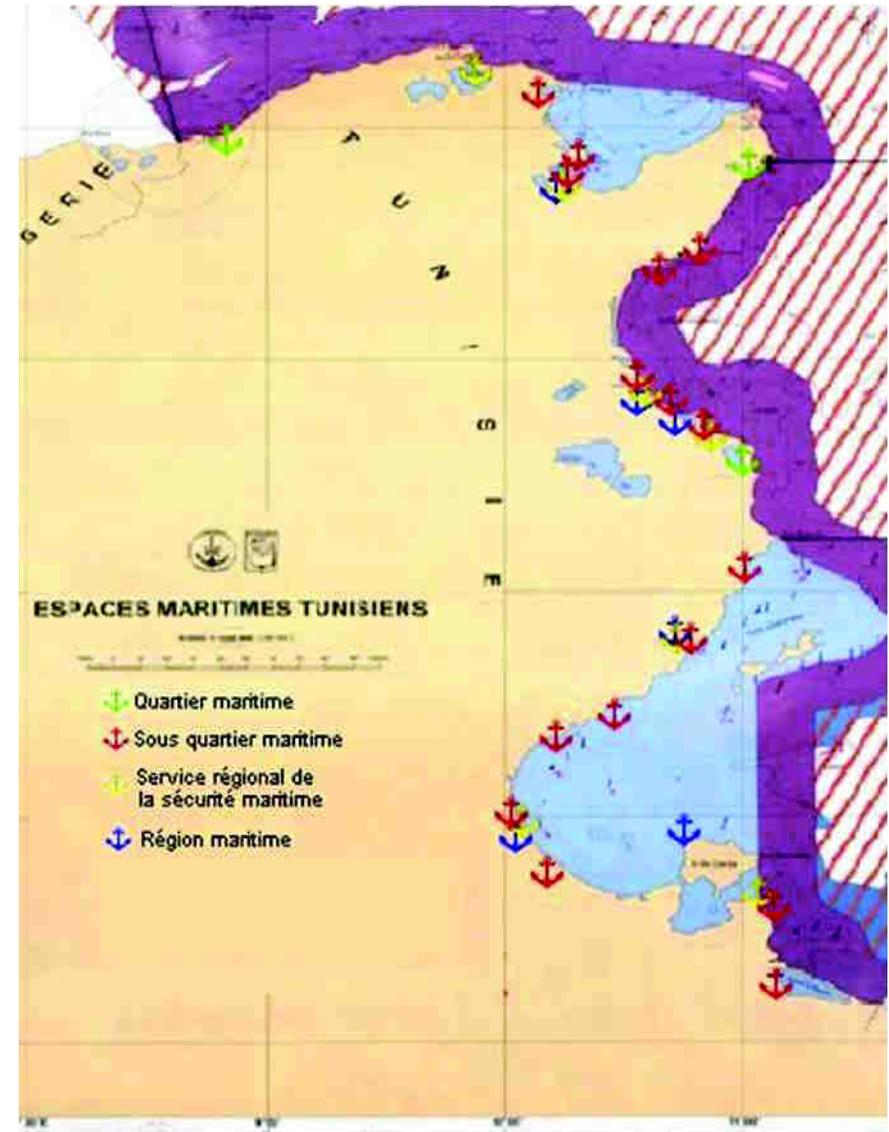
Professions maritimes et potuaires

- Plus de 500 entreprises (2015)
- 6000 emplois directs
- 3000 entreprises utilisent le transport maritime



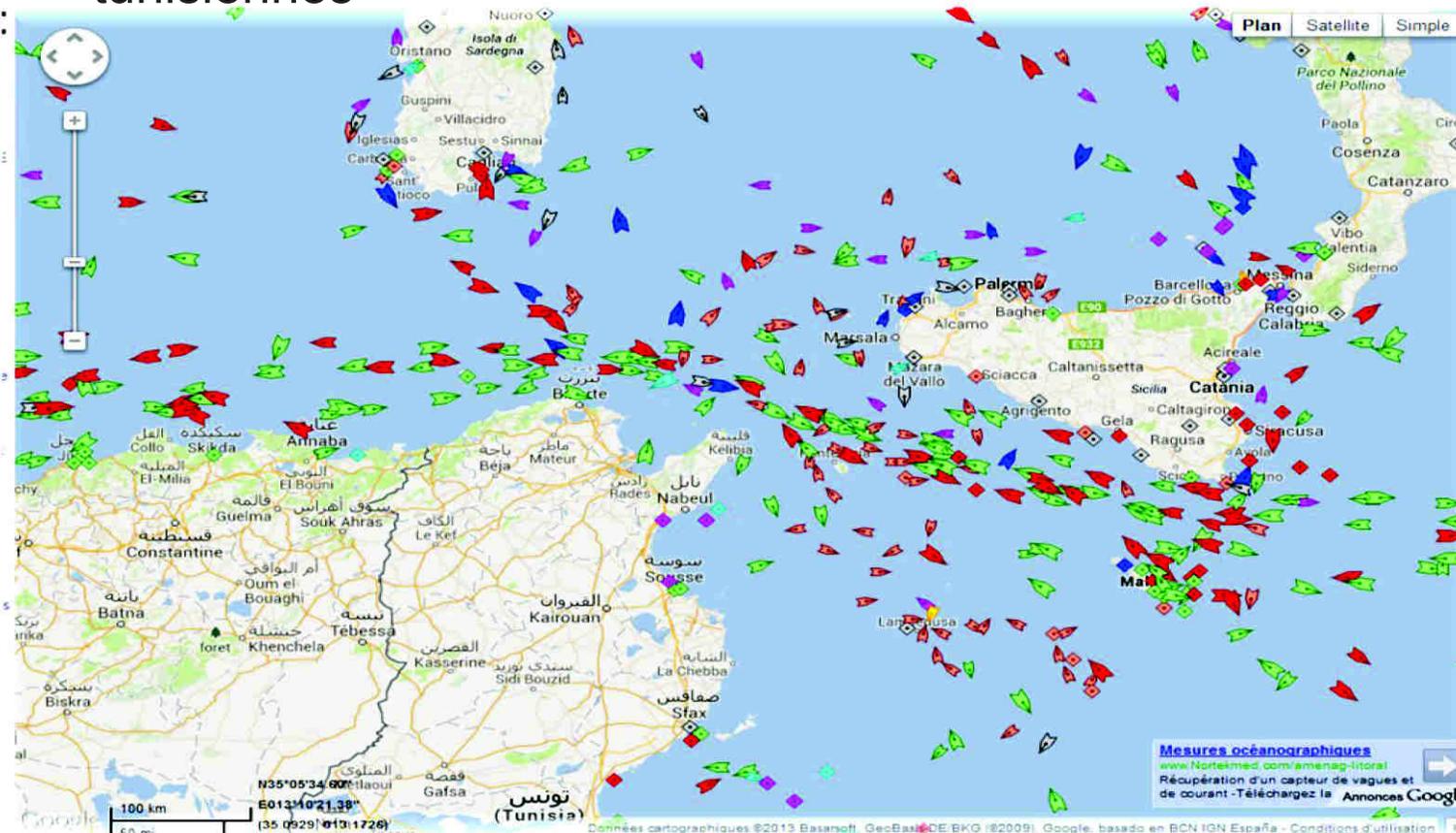
Administration et Autorité maritimes tunisiennes

- Le Ministère du Transport assure la tutelle du secteur maritime et portuaire
- La loi 98-109 du 28 décembre 1998 a confié les attributions de l'Administration et de l'Autorité Maritimes à l'Office de la Marine Marchande et des Ports qui exerce aussi le rôle de l'autorité portuaire
- **Des services centraux** : 3 directions
 - Gens de Mer
 - Flotte et Navigation Maritime
 - Sécurité, Sûreté et prévention de la Pollution
- **Des services régionaux** :
 - 7 régions maritimes
 - 7 services régionaux de la sécurité maritime
 - 3 quartiers maritimes
 - 16 sous quartiers maritimes.

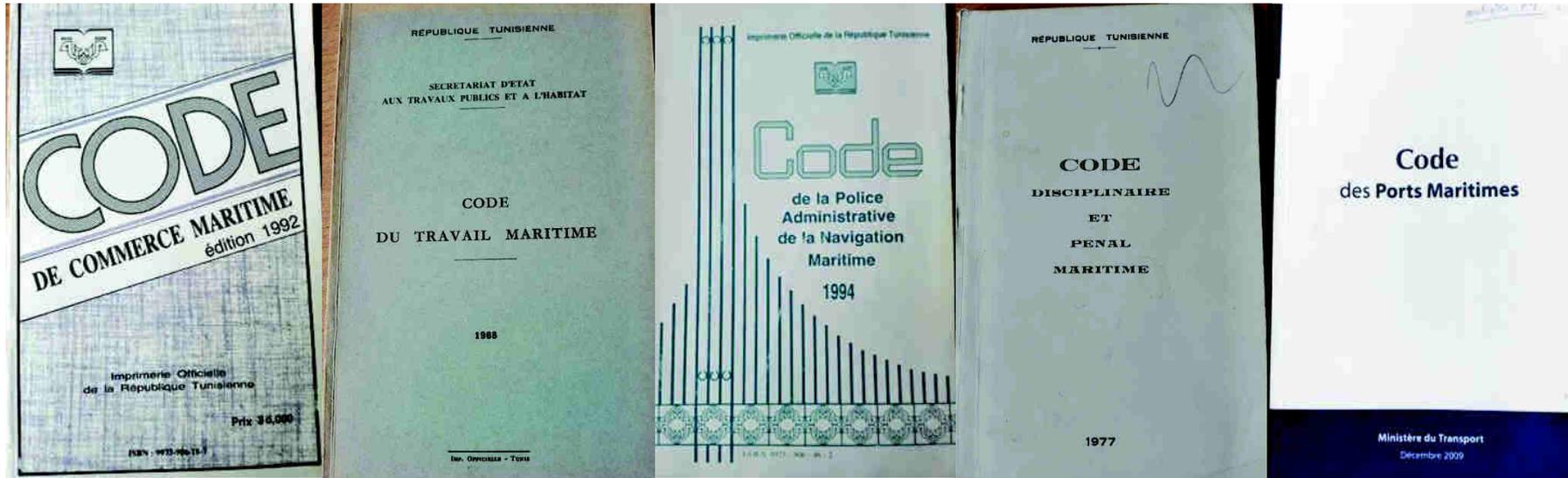


Navigation Maritime

- ✓ **Trafic maritime dense** le long des côtes tunisiennes
- ✓ **200 navires** de commerce par jour passent par les eaux territoriales tunisiennes
- ✓ 2 dispositifs de séparation de trafic **reconnus** par l'OMI organisent la navigation maritime le long des côtes tunisiennes



Cadre juridique maritime national



- ✓ Loi 89-21 du 22 février 1989 sur les **épaves maritimes**
- ✓ Loi 90-80 du 7 août 1990 portant refonte de la législation relative au **transport maritime des personnes**, a titre onéreux, entre ports et sites du littoral
- ✓ Décret 90-942 du 4 juin 1990 relatif aux règles de **sécurité de la navigation maritime de plaisance**
- ✓ Décret 2002-1778 du 3 août 2002 fixant les conditions **d'exercice des fonctions des gens de mer a bord des navires** de mer astreints a tenir un registre d'équipage et aux contrôles y afférent
- ✓ Loi 2008-43 du 21 juillet 2008 modifiant et complétant la loi 95-32 du 14 avril 1995 relative aux **transitaires**
- ✓ Loi 2008-44 du 21 juillet 2008 portant organisation des **professions maritimes**

Conventions internationales maritimes auxquelles la Tunisie est partie



UNCLOS 82
Conv. de Bruxelles 1924
Règles de Hambourg 1978



International Labour Organization

ILO 185
MLC2006 (en cours)

Convention en cours d'étude pour ratification ou adhésion
BWM2004
WRC (enlèvement des épaves)
LLMC
SUA Prot 2005



INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

Sécurité	Sûreté	Protection du milieu marin	Autres
SOLAS 74/78/88		MARPOL 73/78/97	STCW 78
Load-Lines 66/88	SUA 88	INTERVENTION 69/73	IMSO 76
Tonnage 69		CLC 92	INMARSAT 76
COLREG 72		FUND 92	FAL 65
CSC 72		OPRC 90	PAL (Athènes 1974)
SAR 79		BUNKERS 2001	
SALVAGE 89		AFS 2001	
		Convention de Londres sur l'immersion en haute mer	

Analyse SWOT du secteur maritime en Tunisie

Points Forts

- Trafic maritime en évolution continue (unités de charge)
 - Commerce maritime libre
 - 7 ports maritimes de commerce ouverts à la navigation maritime
 - Connectivité assez développée avec les ports Med.
 - Services administratifs maritimes disponibles et diversifiés
 - Compétences confirmés des cadres tunisiens
- Système de formation et de certification maritimes conformes aux exigences internationales

Points faibles

- * Faible participation de la flotte dans les échanges extérieurs
- * Limite de tirant d'eau dans les ports
- * Faible performances des services portuaires (surcoût de 5 à 20 %)
- * Chaîne logistique non maîtrisée
- *Complexité des procédures
- *Cadre réglementaire non à jour par rapport aux conventions internationales
- *Flux de navigation non maîtrisé
- * Départs massifs à la retraite et manque de programmation de remplacement

Opportunités

- * Volonté pour restructurer et dynamiser le secteur
- * Emergence d'une nouvelle génération d'opérateurs
- * Des réformes du cadre réglementaire maritime en cours
- * Programmation des infrastructures modernes et adaptées (port en eaux profondes, mise à niveau du port de rades, développement des ports de Sfax et de La Skhira...)
- * Emplacement géographique stratégique et compétitif
- * Cadre de coopération propice avec les partenaires de la Tunisie et avec les instances régionales et internationales (OMI, EMSA, ...)

Menaces

- *Risques de perte de la maîtrise des techniques du transport maritime
- * Dépendance des armateurs étrangers pour le transport du commerce extérieur et des produits stratégiques
- * Compétition accrue au niveau des lignes maritimes
- * Risque de disparition de la flotte nationale
- * Incohérence des attributions
- * Risques de non-conformités lors des audits

Stratégie de développement du secteur maritime et portuaire en Tunisie

Modernisation et développement des infrastructures portuaires

La promotion et le développement de la flotte maritime nationale par la mise en place d'une série de mesures de soutien et d'encouragements

La mise à jour du cadre réglementaire et son adéquation avec les exigences du transport maritime et des conventions internationales

La mise à niveau des professions maritimes et portuaires et l'aide à la maîtrise des nouvelles techniques de l'industrie du transport maritime

Simplification et facilitation des procédures administratives et commerciales du transport maritime

Adéquation de la formation maritime et portuaire avec les besoins et les exigences du marché

Le renforcement de la sécurité, de la sûreté maritimes et la protection du milieu marin

Principales composantes du programme de mise en œuvre de cette stratégie (2016-2020)

Au niveau de l'investissement

- Programme d'investissement pour la Compagnie Tunisienne de Navigation (2 vraquiers, 1 roulier à passagers, 1 porte-conteneurs)
- Modernisation de l'infrastructure portuaire actuelle et réalisation de projets d'extension (Port de Radés, ZAL de Radés, port de Sfax, port de Zarzis)
- Création de 2 pôles portuaires de dernière génération (Enfidha pour les conteneurs et La Skhira pour les activités pétrochimiques)
- Programme d'investissement dans des équipements de manutention à haute performance par la STAM

Principales composantes du programme de mise en œuvre de cette stratégie (2016-2020)

Au niveau de l'organisation et du développement des compétences

- Révision du **cadre réglementaire**
- **Facilitation** des procédures et organisation du travail dans les ports
- **Optimisation** de la chaîne du transport de porte à porte (PART 2014-2020 et MEDAMoS)
- Renforcement de la **sécurité**, de la **sûreté maritimes** et de la protection du milieu marin (Projet SAFEMED)
- Création d'un **cluster maritime** pour les activités marines et maritimes: espace de dialogue, de coordination et d'échange d'expertises
- L'élaboration d'une politique maritime intégrée qui coordonne les stratégies sectorielles en vue d'un développement durable
- **Jumelage institutionnel pour le renforcement de l'Administration et de l'Autorité maritimes en Tunisie avec la France et l'Allemagne pour une durée de 2 ans**

Grands défis à relever

- Construire **une vision** pour le secteur du transport maritime en Tunisie et élaborer un programme stratégique pour sa mise en œuvre (**PMI et Economie Bleue**)
- Mettre en place **une Administration Maritime** capable d'honorer les engagements de la Tunisie en tant qu'Etat de pavillon, qu'Etat de port et qu'Etat côtier
- Développer les **compétences humaines**
- Maîtriser le **flux de la navigation** dans les eaux territoriales tunisiennes (sécurité, sûreté et protection de l'environnement)
- Procéder à **des réformes** dans un cadre de dialogue collaboratif et participatif entre l'administration et les opérateurs

