



Le secteur logistique sur la rive sud de la Méditerranée Occidentale

Diagnostic et propositions
pour améliorer l'offre de services logistiques
Cas des pays du Maghreb :
Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie et Tunisie

Octobre 2010

Étude monographique

Tunisie

Étude financée par
l'Union européenne à travers l'Office de coopération EuropeAid (pour l'Algérie, le Maroc et la Tunisie)
et le CETMO (pour la Libye et la Mauritanie)



Le secteur logistique sur la rive sud de la Méditerranée Occidentale

Diagnostic et propositions
pour améliorer l'offre de services logistiques

*Cas des pays du Maghreb :
Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie et Tunisie*

Étude monographique

Tunisie

Octobre 2010

Étude financée par
la Commission européenne
à travers l'Office de coopération EuropeAid (pour l'Algérie, le Maroc et la Tunisie)



et par le CETMO (pour la Libye et la Mauritanie)



et réalisée par le CETMO
dans le cadre du Forum Euromed Transports et des travaux du GTMO 5+5

CETMO

Avinguda Josep Tarradellas, 10, 7a 4t

08029 Barcelona

☎ (34) 93 430 52 35

☎ (34) 93 419 92 37

cetmo@cetmo.org • www.cetmo.org

Tunisie : étude monographique

Index

Description de la méthodologie employée	1
Le secteur logistique tunisien	7
1. Contexte du secteur logistique	7
1.1. Contexte social et économique	7
1.1.1 Caractéristiques du secteur de la production	
1.1.2 Caractéristiques du commerce	
1.1.3 Caractéristiques du secteur de la distribution commerciale	
1.2. Contexte réglementaire et administratif	10
1.2.1 Réglementation	
1.2.2 Organisation administrative	
1.3. Bases du système logistique	13
1.3.1 Infrastructures	
1.3.2 Formation	
1.4. Politiques gouvernementales et contexte politique étranger	14
1.4.1 Accords commerciaux	
1.4.2 Investissements	
2. Le secteur logistique	15
2.1. Chiffres macro-économiques du secteur logistique	15
2.1.1 Description du secteur des transports	
2.1.2 Évaluation du secteur logistique	
2.1.3 Coûts logistiques	
2.2. Dimension du secteur logistique	16
2.2.1 Le transport routier	
2.2.2 Le transport ferroviaire	
2.2.3 Le transport maritime	
2.2.4 Services logistiques	
Tables et figures.....	19
Tableau 1: données macro-économiques tunisiennes	
Tableau 2: structure du PIB et des IDE tunisiens selon secteur économique	
Tableau 3: structure du secteur patronale, juin 2008	
Tableau 4: répartition des entreprises étrangères selon secteur d'activité	
Tableau 5: population des gouvernorats les plus significatifs	
Tableau 6: exportations et importations de biens (2008)	
Tableau 7: chapitres de la NST (<i>Standard Goods Classification for Transport Statistics</i>)	
Tableau 8: investissement en Tunisie selon provenance	
Tableau 9: investissements dans le secteur des transports, planifiés par le gouvernement tunisien	
Tableau 10: dépenses en logistique selon secteur	
Tableau 11: transport par compte d'autrui, véhicules avec PTAC > 12 t (2008)	
Tableau 12: nombre d'entreprises de transport routier selon nombre d'employés(2007)	
Tableau 13: nombre de véhicules de transport routier selon PTAC et charge utile	

Tableau 14: trafic ferroviaire

Tableau 15: répartition des marchandises transportées par chemin de fer, selon type de produit (2007)

Tableau 16: trafic dans les ports tunisiens, selon type

Tableau 17: évolution du trafic portuaire tunisien (en milliers de tonnes)

Tableau 18: poids des marchandises importées ou exportées par la Tunisie par voie maritime (2008) (en milliers de tonnes)

Tableau 19: trafic de conteneurs et unités roulées (2008)

Tableau 20: liste des professionnels maritimes au 31/12/2009

Figure 1: localisation de la Tunisie et subdivision territoriale en gouvernorats

Figure 2: subdivision des zones industrielles tunisiennes, selon la stratégie de développement du gouvernement

Figure 3: commerce extérieur tunisien en poids (en milliers de tonnes)

Figure 4: commerce extérieur tunisien en valeur monétaire (en millions TND)

Figure 5: exportations tunisiens vers l'UE27 (2008) (tonnes)

Figure 6: importations tunisiens de l'UE27 (2008) (tonnes)

Figure 7: exportations tunisiens vers l'UE27 (2008) (euros)

Figure 8: importations tunisiens de l'UE27 (2008) (euros)

Figure 9: gestion du transport routier

Figure 10: gestion et exploitation du transport ferroviaire

Figure 11: gestion du transport maritime

Figure 12: exploitation du transport maritime

Figure 13: coûts logistiques en Tunisie

Liste des entreprises et organismes contactés 29

Principales sources bibliographiques 31

Acronymes des organismes et institutions tunisiennes 35

Description de la méthodologie employée

Jusqu'à présent, les études sur la logistique au Maghreb ont toujours été orientées vers le potentiel de ces pays d'un point de vue stratégique ; elles concernaient des aspects comme les infrastructures, la réglementation et fiscalité, les organes régulateurs, les professions impliquées et leur degré de formation ou encore la compétence logistique, tout ceci dans le but de faciliter le transport et l'activité logistique pour le commerce extérieur.

Cette étude se propose d'examiner les problématiques concrètes qui touchent les opérateurs du secteur logistique et du transport ; ce qui permettrait -si une solution était trouvée à ces problématiques- un saut qualitatif notable pour le fonctionnement de la chaîne logistique et ce, sans répéter les conclusions généralement proposées par les études faites jusqu'ici. Il ne s'agira donc pas d'insister sur les mesures approuvées dans les plans élaborés par les administrations mais plutôt de les enrichir par une série de propositions et recommandations pragmatiques et applicables par les entreprises du secteur.

En définitive, le but recherché sera de faire entendre le point de vue des opérateurs de transport et de logistique de la région grâce à un ensemble d'entrevues directes des différents agents impliqués. Les informations recueillies seront analysées afin d'en dégager des mesures à court et moyen terme qui seront présentées par la suite aux administrations correspondantes.

Enfin, il faut préciser que cette étude, comme toutes celles qui concernent la rive sud de la Méditerranée Occidentale, mettra davantage l'accent sur le niveau régional que national, dans un souci -transversal- de coopération euro-méditerranéenne et de mise à niveau du système de transport des différents pays de la région.

Méthodologie de l'étude

Pour atteindre les objectifs définis, l'étude a été divisée en quatre parties:

1. Situation actuelle du secteur logistique
2. Diagnostic du secteur logistique
3. Analyse stratégique du secteur logistique
4. Conclusions et recommandations

Chacune de ces parties comprend un traitement par pays et un autre pour l'ensemble des pays étudiés.

La méthodologie proposée dans ce rapport a été utilisée comme grille d'analyse que le CETMO a exploitée pour élargir et actualiser la connaissance du secteur logistique. La méthode consiste à détecter et signaler les aspects les plus influents dans la structure du secteur et les plus importants pour sa modernisation.

Cette étude a priorisé l'application la plus homogène possible de la méthode -pour une vision d'ensemble du secteur logistique dans ces pays- à l'analyse approfondie de certains aspects (qui a l'inconvénient de laisser de grands vides). Les informations qualitatives mais aussi les grandes statistiques générales ont joué un rôle fondamental dans ce travail.

L'étude a permis, entre autres, de:

- Couvrir tous les pays (Algérie, Maroc et Tunisie dans une première phase puis Lybie et Mauritanie dans la deuxième phase) ;
- Considérer la rive sud dans son ensemble ;
- Se concentrer sur l'offre: les entreprises (opérateurs publics et privés) ;
- Recueillir les propositions les plus intéressantes des opérateurs nationaux pour développer le secteur.

1. Situation actuelle du secteur logistique

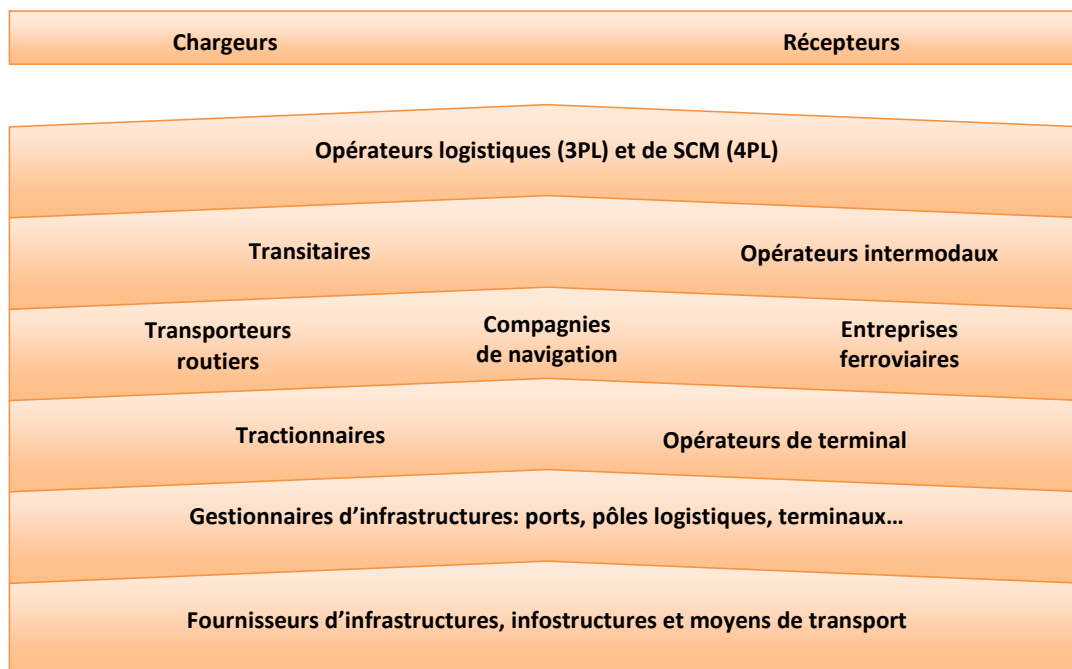
Cette première phase a eu pour objectif de décrire le pôle logistique de chaque pays objet d'étude et mais aussi celui de l'ensemble de la région.

À cet effet, le schéma d'analyse suivant a été utilisé :

- Isoler les traits les plus saillants du contexte déterminant l'activité logistique : le contexte économique (l'activité logistique est une activité dérivée) et réglementaire (ce facteur est important parce que le secteur du transport est soumis à de nombreuses réglementations).
- Décrire le secteur logistique en termes de :
 - Situation des différentes fonctions/professions, selon le schéma suivant :
Carte des professions
Caractérisation générale de la carte des professions dans chaque pays

	Concepts	Transport maritime/Ports	Transport ferroviaire	Transport routier
S E C T E U R	Transport	Compagnie de navigation Consignataire	Compagnie de chemin de fer	Transporteur
	Manutention	Société d'acconage Acconier	Opérateur de terminal	Opérateur de plateforme
	Organisation de la chaîne de transport	Transitaire (Agent de douanes) / Agence de transport Opérateur intermodal		
	Gestion de la marchandise/logistique	Opérateur logistique		
	Gestion immobilière	Autorité portuaire	Gestionnaire de terminal	Gestionnaire de plateformes de marchandises
	Contrôle	Douane et autres services de contrôle aux frontières		

- Position des différentes professions sur la chaîne de valeur logistique (voir schéma suivant):
Chaîne de valeur
Caractérisation générale de la valeur ajoutée du secteur logistique

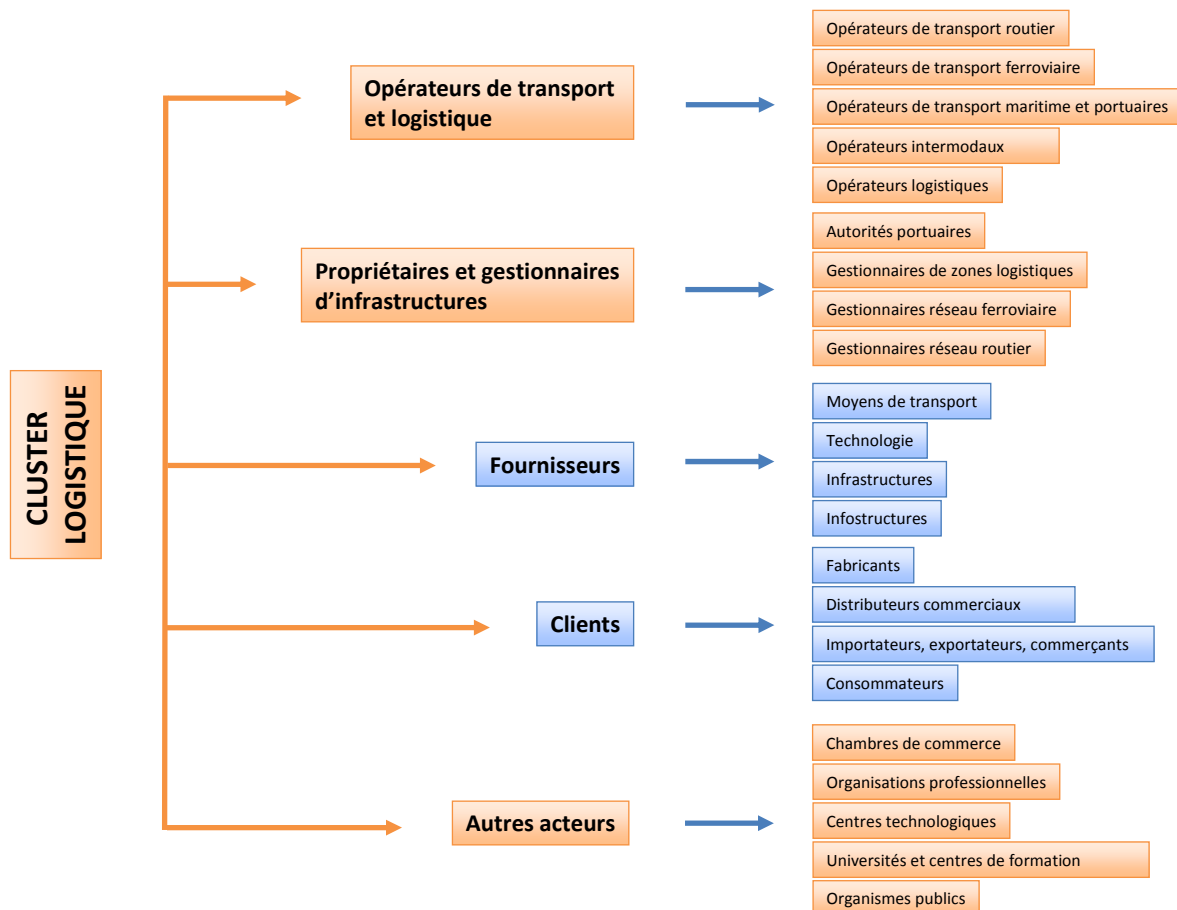


- Analyse de chaque sous-secteur ou mode en fonction des paramètres du tableau suivant :

Demande	Volume détaillé de la composition de la demande Degré d'exigence de la demande et qualité du service Tarifs et niveau de prix des services
Administration publique et réglementation	Structure et gestion administrative Réglementation importante du sous-secteur
Entreprises	Professions qui interviennent Structure des entreprises du sous-secteur Entreprises leaders et degré de concentration du sous-secteur
Production du service	Aspects techniques, organisationnels et de gestion (flotte, équipements, utilisation des TIC, formation professionnelle, coûts)
Offre	Types de services commercialisés Position dans la chaîne de valeur Types de services commercialisés

Ce point -de la première partie de la méthodologie- est essentiel car son objectif est d'obtenir un tableau des solutions et/ou aides dont auront besoin à court terme les entreprises pour moderniser leur offre et pouvoir résoudre les problèmes ou goulets d'étranglements existant dans le secteur logistique.

Comme résultat de l'analyse antérieure, une première carte du secteur logistique a pu être dessinée pour en avoir une vision globale, à la fois quantitative et qualitative (voir tableau suivant).



Afin de compléter les informations nécessaires à cette première partie, nous avons eu recours aux études réalisées, ainsi qu'aux données recueillies sur le terrain. Les entretiens se sont concentrés sur la connaissance des besoins des entreprises (à court et moyen-long terme), étant donné que l'ensemble de l'étude repose sur cette approche.

2. Diagnostic du secteur logistique

Cette deuxième partie de l'étude s'est attachée à évaluer le potentiel concurrentiel du secteur logistique dans chaque pays. À cet effet, la méthodologie utilisée a été celle inspirée de Michael Porter. Le rôle du secteur public a été pris en compte comme facteur intervenant dans chacune des cinq forces qui détermine le potentiel concurrentiel de tout secteur.

3. Analyse stratégique du secteur logistique

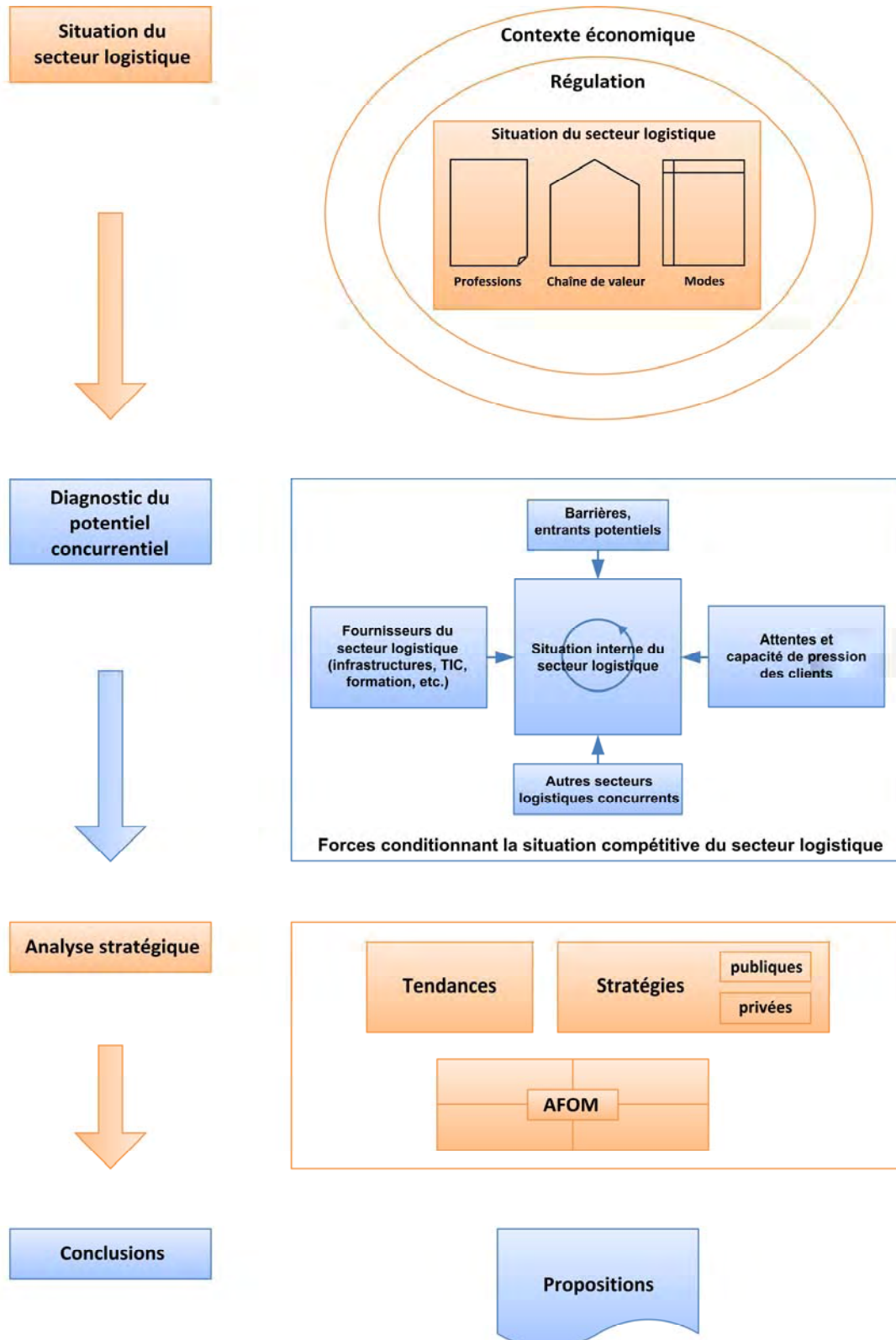
Une fois connus les traits principaux de la situation actuelle et de ses potentialités, il a fallu ensuite, -dans cette troisième partie-, étudier l'évolution du secteur logistique. Ainsi, ont été considérées :

- Les tendances du contexte (économique et réglementaire) ayant une influence sur le pays.
- Les stratégies et plans du secteur public et privé concernant plus directement la mise à niveau des entreprises du secteur logistique.

Le diagnostic du potentiel concurrentiel du secteur et des tendances et stratégies ont permis de dégager -au moyen d'une analyse AFOM- les aspects les plus remarquables des scénarios à court et moyen-long terme.

4. Conclusions et recommandations

Enfin, la dernière partie de l'étude a consisté à formuler des propositions pour les scénarios temporels considérés, concernant la modernisation du secteur logistique, d'un point de vue global pour l'ensemble de la rive sud de la Méditerranée et pas seulement dans la perspective de chaque pays étudié.



Le secteur logistique tunisien

1. Contexte du secteur logistique

1.1. Contexte social et économique

La Tunisie est le pays le plus petit du Maghreb, avec une superficie de 163 610 kilomètres carrés et une population, en 2009, de 10,4 millions d'habitants. Elle est divisée en 24 gouvernorats et a une frontière commune à l'ouest avec l'Algérie, au sud-est avec la Libye et au nord-est avec la mer Méditerranée¹ (voir la figure 1).

La Tunisie est une des économies les plus compétitives de l'Afrique, grâce à sa situation géographique stratégique et son offre de services. En outre, il s'agit d'une économie ouverte, en croissante privatisation, avec une importante production industrielle et un commerce extérieur élevé (50 % du PIB national provient des exportations). En 2008, le PIB de la Tunisie était de 50 440 millions de TND (dirhams tunisiens) à prix courants, dont 10 % provenaient du secteur de l'agriculture et de la pêche, 18 % de l'industrie manufacturière, 15 % de l'industrie non manufacturière (8 % d'hydrocarbures), 11 % du secteur des transports et de la télécommunication et 5 % du tourisme² (voir les tableaux 1 et 2).

Le gouvernement tunisien applique une stratégie économique planifiée en élaborant des plans de développement quinquennaux. En 2007 est entré en vigueur le XI^e Plan de développement économique (XI^e PDE) (2007-2011), dont les objectifs principaux sont la diminution du taux de chômage, la modernisation de la formation, l'augmentation de l'investissement privé et la poursuite de la croissance en se basant sur le secteur des services et sur les échanges commerciaux³.

En outre, le ministère du Transport (MT) a élaboré un plan logistique : *Stratégie de développement des services et des infrastructures logistiques*, qui à partir d'un diagnostic préalable sur la situation actuelle du pays⁴, propose une série de mesures et un plan d'action pour les mener à bien.

1.1.1. Caractéristiques du secteur de production et de la consommation

L'industrie manufacturière est un important pilier de l'économie tunisienne. Elle est dominée par l'industrie offshore, qui fait partie de chaînes de production de corporations multinationales, et par le tissu entrepreneurial local (PME⁵), plutôt de taille moyenne et fragmentée: 22 % seulement des entreprises industrielles ont plus de 99 employés, mais elles concentrent 70 % de l'emploi⁶. Le tissu industriel compte environ 5 700 entreprises (avec au moins dix employés ou plus) dont 47 % se consacrent exclusivement à l'exportation⁷. En ce qui concerne la logistique, cela leur a permis d'obtenir un facteur élevé

¹ The World CIA Factbook

² INS (Institut national de la statistique)

³ Ministère du Transport (MT) *Orientations générales pour la période du XI^e plan 2007-2011 et principales réalisations 2007-2008*.

⁴ La direction générale de la Planification et des Études du ministère du Transport a réalisé ce plan logistique en collaboration avec la Banque mondiale (BM), qui a édité le diagnostic sur la situation actuelle du pays, avec le même titre.

⁵ Petites et moyennes entreprises

⁶ BM (Banque mondiale)

⁷ API (Agence de promotion de l'industrie)

de croissance, puisque le secteur privé a proposé de nombreuses réformes logistiques et un plan d'action pour les mener à bien (voir les tableaux 3 et 4).

Les trois secteurs les plus importants de l'industrie manufacturière tunisienne sont l'industrie textile et de l'habillement, du cuir et de la chaussure, l'industrie mécanique, électrique et électronique et l'industrie agro-alimentaire, qui représentent, à elles trois, 73 % de la production industrielle totale⁸.

L'industrie tunisienne est présente sur tout le littoral, de la ville de Bizerte, au nord, à Sfax et près de Gabès. Ces trois villes ont des ports importants, mais la plus grande concentration d'activités se trouve dans la capitale, Tunis. Les gouvernorats où l'industrie manufacturière est la plus présente sont Monastir, Sousse, Sfax, Bizerte, Nabeul et Ben Arous. Cependant, le gouvernement, pour mener à bien sa politique de développement régional, a décidé d'orienter la croissance industrielle vers l'intérieur du pays (voir la figure 2).

L'Agence foncière industrielle (AFI), sous la tutelle du ministère de l'Industrie et de la Technologie, est l'institution de soutien à l'investissement industriel et la principale entité chargée de la planification des zones industrielles. Depuis ses débuts, elle a créé 83 zones industrielles, sur une superficie totale d'environ 2 300 ha, et dans le cadre du XI^e PDE, 394 ha de plus sont programmés⁹. Dans le programme de mise à niveau de l'industrie tunisienne, le ministère de l'Industrie et de la Technologie a également approuvé en 2008 un Plan directeur de planification de zones industrielles à l'horizon 2016, avec une prévision d'environ 3 000 ha (40 % pour le développement de zones intérieures), dont 1 000 seront gérés par des sociétés de technopôles. On prétend ainsi attirer l'investissement privé et exploiter les synergies des grands projets d'infrastructures¹⁰. Pour ces nouvelles zones en processus d'implémentation, l'investissement provient pour 58 % du secteur public et les 42 % restants correspondant aux investissements privés¹¹. Il existe aussi deux parcs d'activités économiques : au nord, le parc de Bizerte offre sa proximité aux marchés internationaux, il est le carrefour des routes maritimes qui passent entre l'Occident et l'Asie et grâce à la nouvelle route, il sera à 30 minutes de Tunis ; et au sud, le parc de Zarzis, à 10 km de l'aéroport International de Djerba, constitue une avancée géostratégique pour le continent africain¹².

Les principaux centres de consommation tunisiens se trouvent dans les villes de la côte, qui sont les plus peuplées du pays et celles qui hébergent le plus grand nombre d'entreprises offshore, du fait qu'elles sont proches des ports. Des 10 régions les plus peuplées de la Tunisie, seule celle de Kairouan est intérieure et en outre, elle est l'hinterland de la région de Sousse, Monastir, Mahdia et Sfax, villes qui, elles, sont sur la côte (voir le tableau 5).

1.1.2. Caractéristiques du commerce

- Commerce extérieur

Le commerce extérieur est très important pour l'économie de la Tunisie. Les exportations de biens et de services ont représenté 47 % du total du PIB du pays en 2008 et les importations 60 %¹³. Aussi bien en termes monétaires que du point de vue du poids, le principal partenaire commercial de la Tunisie est l'ensemble de l'Europe, et

⁸ Banque mondiale

⁹ Ministère de l'Industrie, l'Énergie et les petites et moyenne Entreprises (MIE-PME) *Stratégie Industrielle Nationale à l'horizon 2016*

¹⁰ *Stratégie industrielle nationale à l'horizon 2016*, MIE-PME

¹¹ Agence foncière industrielle, *Stratégie industrielle nationale à l'horizon 2016*, MIE-PME et Portail national de l'investissement en Tunisie

¹² *Stratégie industrielle nationale à l'horizon 2016*, MIE-PME

¹³ INS. Données économiques. Balance commerciale.

essentiellement l'Union européenne, très loin devant les autres partenaires. Les pays du Moyen-Orient sont les deuxièmes en importance, principalement la Chine et l'Inde, sans une grande différence avec le troisième, l'UMA (Union du Maghreb arabe), surtout la Libye et l'Algérie¹⁴ (voir le tableau 6 et les figures 3 et 4).

- Commerce extérieur avec l'UE-27¹⁵

En ce qui concerne le commerce extérieur tunisien avec l'UE, le secteur de la machinerie et des produits manufacturés, qui sont des produits à haute valeur ajoutée, est le plus important en termes de transactions monétaires, aussi bien en importation qu'en exportation. Le matériel pour le transport (la machinerie comme les tracteurs) et les textiles constituent l'essentiel des importations, l'habillement et les appareils électriques étant les produits les plus exportés (voir le tableau 7 et les figures: 5, 6, 7 et 8).

Les produits pétroliers jouent un rôle important aussi bien dans les exportations que dans les importations. Cela est dû au fait que bien que la Tunisie soit un pays exportateur de pétrole, elle n'a pas les ressources nécessaires pour la transformation du brut en produits directement utilisables (voir le tableau 7 et les figures: 5, 6, 7 et 8).

La Tunisie exporte vers l'UE une quantité importante d'engrais naturels, chimiques et phosphatés, mais il s'agit de matériels de faible valeur. En ce qui concerne les minéraux, la Tunisie exporte essentiellement du sable et du sel, qui sont peu rémunérateurs, du ciment et de la pierre ponce, en petites quantités mais à un prix unitaire très élevé, et elle importe une quantité importante de matériaux manufacturés pour la construction. Elle importe également de l'UE des produits chimiques de toutes sortes, des dérivés du papier et des produits pharmaceutiques, qui ont une valeur importante, ainsi que des céréales et des fibres naturelles. Elle exporte aussi des fruits et des légumes frais, en particulier des agrumes (voir le tableau 7 et les figures: 5, 6, 7 et 8).

- Commerce intérieur

La disponibilité des aptitudes et des services sur le marché domestique tunisien est limitée, ce qui freine l'optimisation de la logistique et le développement du marché des exportations internationales.

1.1.3. Caractéristiques du secteur de la distribution commerciale

Le petit commerce traditionnel prédomine en Tunisie: il compte environ 200 000 points de vente et il constitue 85 % du total des transactions commerciales réalisées essentiellement par les petits commerçants (modèle de la petite épicerie de proximité) approvisionnés par les grossistes, car leurs prix sont à la portée d'une population au faible pouvoir d'achat. Ils ont une grande diversité de produits, offrent un service de proximité dans n'importe quel village du pays, sont ouverts sept jours sur sept jusqu'à la nuit tombante et offrent la possibilité d'un crédit gratuit. En outre, le gouvernement privilégie leur maintien, car ils sont considérés comme un facteur de stabilité sociale. La concentration du commerce de détail sous la forme de supermarchés et de grandes surfaces ne représente que 12 % de la facturation totale.

Le commerce électronique se développe lentement en Tunisie. La création d'un portefeuille virtuel appelé *carte e-dinar universel* pourrait contribuer au développement de ce secteur. Un des premiers acteurs ayant utilisé ce système est l'Office national des postes tunisiennes.

¹⁴ *Annuaire statistique 2008*, INS

¹⁵ Eurostat : *External Trade*

En ce qui concerne la distribution commerciale dans les grandes villes, il convient de signaler l'insuffisance d'infrastructures logistiques dans leurs environs, ce qui provoque le stationnement archaïque de véhicules de transport de marchandises aux carrefours et dans les axes routiers ainsi que la difficulté d'accès aux entrepôts situés au centre des villes et les problèmes de chargement et de déchargement qui en découlent.

1.2. Contexte réglementaire et administratif

1.2.1. Réglementation

- Transport routier

Au plan national, le transport terrestre de marchandises est réglementé par le chapitre 4 de la loi n°85-77 de 1985, modifiée par la loi n°97-56 du 28 juillet 1997 et postérieurement par la loi n°99-91 du 2 août 1999¹⁶.

Le cadre législatif est suffisamment ouvert pour permettre qu'en 1992, le transport routier ait été totalement libéralisé et qu'en 1995, les sociétés nationales et régionales du transport de marchandises par route soient privatisées.

La loi n°2004-0074 d'août 2004 modifie et complète la loi n°99-71 de juillet 1999, qui promulgue le Code de la Route¹⁷, régissant le domaine de la circulation routière.

Au plan international, la Tunisie est signataire des accords internationaux suivants: La Convention UMA, l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses (ADR¹⁸) et de denrées périssables (ATP¹⁹), celui relatif au domaine des conteneurs (Nations Unies 1972²⁰), celui sur l'importation temporaire des véhicules routiers privés et vingt accords bilatéraux pour le transport terrestre avec l'Algérie, la Libye, le Maroc, la Mauritanie, l'Égypte, la Jordanie, la Turquie, la France, l'Italie, l'Allemagne, l'Espagne, le Portugal, la Grande-Bretagne, la Suisse, l'Autriche, la Belgique et le Luxembourg, la Suède, la Finlande, la Pologne et la Hongrie. La Tunisie a également signé la Convention de Genève, relative au contrat de transport international de marchandises par route, appelée CMR (Convention des marchandises par route) et l'accord douanier relatif au trafic international par route (TIR²¹).

Dans le cadre du XI^e PDE, des adaptations réglementaires ont été prévues pour le secteur, comme par exemple: la préparation du projet de loi d'un nouveau code de route pour prendre en compte l'exécution des décisions présidentielles concernant le secteur des taxis, des louages et du transport rural et la promulgation des textes réglementaires de la loi n°33 du 19 avril 2004 concernant l'organisation du transport terrestre.

- Transport ferroviaire

Au plan national, le chemin de fer est régi par la loi n°98-74 du 19 août 1998 relative aux chemins de fer, la loi n°98-89 du 2 novembre 1998, sur la réorganisation de la situation financière de la SNCFT (Société nationale des chemins de fer tunisiens) et la loi n°98-90 du 2 novembre 1998, relative à la SNCFT. Cette dernière porte sur la révision de la loi n°69-31 de mai 1969, d'approbation des statuts de la SNCFT, qui inclut l'adoption du

¹⁶ *Stratégie de développement des services et des infrastructures logistiques en Tunisie*, BM

¹⁷ Jurisite Tunisie

¹⁸ ADR: European agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road.

¹⁹ ATP: European agreement on the international carriage of perishable foodstuffs and on the special equipment to be used for such carriage.

²⁰ Convention douanière du 2 décembre 1972 relative aux conteneurs.

²¹ TIR: Transport international routier

régime de concession du domaine public à la SNCFT ainsi que l'exploitation des services ferroviaires sur la base d'un cahier des charges²².

Au plan international, la Tunisie est signataire du Protocole de Vilnius (2006) relatif à la Convention de transport international ferroviaire (COTIF).

- Transport maritime

Au plan national, le nouveau Code des ports maritimes²³, promulgué par la loi n°2009-48 du 8 juillet 2009, définit les conditions auxquelles sont soumises la création des ports maritimes et la gestion du domaine public des ports, leur exploitation, leur protection, leur conservation ainsi que les règles générales pour y assurer la sécurité, la sûreté, la santé, la propreté et la préservation de l'environnement, avec l'intention de s'adapter aux réglementations internationales. Il classe les ports en trois catégories: ports de commerce, ports de pêche et ports de plaisance.

Les dispositions du Code témoignent de la volonté de créer des zones logistiques afin de promouvoir le transport multimodal et d'améliorer la contribution de la flotte tunisienne au transport de marchandises. Les autres nouveautés sont la promotion de la législation relative aux ouvriers, la répartition des tâches entre le secteur privé et le secteur public et la volonté d'impliquer davantage les opérateurs privés dans la gestion des ports. Le Code stipule aussi la création d'un Conseil national spécifique à chaque type de port et la création d'un Conseil supérieur des Ports maritimes. La sécurité portuaire est un des autres points qui a été renforcé.

Quant à la réglementation des figures dans le cadre du secteur maritime et portuaire, le XI^e PDE prévoit la promulgation de deux lois: la n°43 de 2008, relative aux transitaires et la loi n°44 de 2008 relative à l'organisation des professions de la marine marchande. L'inscription au registre des professions de la marine marchande a été remplacée par le régime des cahiers des charges dans neuf des treize professions existants de la marine marchande (les anciennes lois sont respectivement la n°95-32 et la n°95-33).

Au plan international, la Convention des Nations Unies pour le développement du commerce et de l'industrie (CNUDCI) régit le transport international de marchandises par voie maritime et est connu sous le nom de *Règles de Hambourg*.

- Logistique

Le domaine de la logistique est régi essentiellement par le nouveau Code des douanes (voir alinéa 1.2.2.) et par le nouveau Code des ports maritimes²⁴.

Dans le premier, les articles 87 et 93 définissent les zones d'activités logistiques sous le contrôle de la douane et les activités autorisées. Dans le second, l'article 6 définit les zones d'activités logistiques dans les ports maritimes.

La figure juridique de l'opérateur logistique n'est pas encore définie dans la législation nationale tunisienne.

²² Rapport sur l'état de lieux de la mise en œuvre des actions du PART relatives au transport ferroviaire dans les pays MEDA du Maghreb, Euromed Project

²³ Légal information service of FAO (Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture): FAOLEX

²⁴ Le cadre juridique du domaine de la logistique en Tunisie, MT

1.2.2. Organisation administrative

L'organisme qui s'occupe de concevoir les politiques futures et de planifier le secteur du transport est le ministère du Transport. Celui-ci est divisé en quatre directions générales:

- Direction générale de l'Aviation civile
- Direction générale de la Marine marchande
- Direction générale des Transports terrestres
- Direction générale de la Planification et des Études

Le ministère qui est chargé de la fiscalité et du financement du secteur du transport est le ministère des Finances, et celui qui est responsable de la planification des investissements du secteur et de la recherche des financements extérieurs est le ministère du Développement et de la Coopération internationale (MDCI).

- Gestion et exploitation des infrastructures²⁵

La politique relative au secteur des transports dépend du ministère du Transport, qui a pour mission de doter le pays d'un système de transport adéquat, facteur clé du développement économique et social du pays, et de superviser son correct fonctionnement, avec la coopération dans certains domaines des ministères de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du territoire (MEHAT), du Développement économique et de la Coopération internationale (MDCI), des Finances (MF) et de l'Intérieur et du Développement local (MIDL) (voir la figure 9).

- Transport routier

Dans le transport de marchandises par route, la gestion dépend de la direction générale des Transports terrestres (DGTT), avec le soutien de L'Agence technique des transports terrestres (ATTT), et l'exploitation est privée et atomisée, en raison des multiples entreprises opérationnelles.

- Transport ferroviaire

Dans le transport ferroviaire de marchandises, la gestion dépend également de la DGTT et l'exploitation est assurée par la Société nationale des chemins de fer tunisiens (voir la figure 10).

- Transport maritime

Dans le transport maritime de marchandises, la gestion dépend de la direction générale de la Marine marchande (DGMM) et plus concrètement, la gestion des ports dans son ensemble dépend de l'Office de la marine marchande et des ports (OMMP), chaque port étant à son tour géré par sa propre autorité portuaire. L'exploitation des ports est menée à bien par les dockers au sein de la Société tunisienne d'acconage et de manutention (STAM), le Groupement de manutention de Sfax, le Groupement de manutention de Gabès, le Groupement de manutention du centre, le Groupement de manutention de Zarzis et la Société de manutention STUMAR (port de Bizerte).

En ce qui concerne l'activité commerciale, la libéralisation du secteur maritime depuis 1992 a permis la création de 7 sociétés privées, à côté de l'armateur national, la Compagnie tunisienne de navigation (CTN ou COTUNAV) (voir les figures: 11 et 12).

²⁵ Étude sur les besoins de formation en transport en Méditerranée Occidentale, CETMO

- Régime douanier

Le Code des douanes tunisien de 1955 a été remplacé par le nouveau, promulgué par la loi n°2008-34 du 2 juin 2008 et qui est entré en vigueur le 1er janvier 2009. Des réformes fondamentales ont été menées à bien dans les douanes et dans le domaine portuaire et de plus, un système électronique d'échange de données a été développé et il a simplifié de manière drastique le processus des opérations douanières en intégrant plusieurs procédures. Les nouveaux instruments introduits permettent l'anticipation de la marchandise (manifeste anticipé, déclaration en douane anticipée, dédouanement avant l'arrivée, enlèvement immédiat des marchandises), la dématérialisation (traitement en mode électronique des documents douaniers) et l'allègement des procédures de dédouanement, de transit interne et d'annulation, et de rectification des déclarations²⁶.

Le site web des douanes fournit les informations nécessaires pour réaliser la déclaration en douane, en utilisant le système d'information douanier automatisé (SINDA). Son objectif est la réalisation d'un contrôle douanier effectif pour les marchandises d'importation – exportation, de simplifier et d'accélérer les procédures relatives aux opérations douanières, d'appliquer correctement la législation et de disposer d'informations précises et actualisées. Depuis 2001, le SINDA a été intégré au projet de *liasse unique* (guichet unique électronique du commerce extérieur et du transport), avec le soutien de Tunisie TradeNet (TTN²⁷), qui est chargé de gérer le réseau informatique qui unit les différentes parties impliquées dans le commerce extérieur tunisien, pour garantir la traçabilité et réduire le temps pendant lequel les marchandises transitent dans les ports. Dans le port de Radès, ce système est utilisé dans la totalité des transactions d'exportation.

1.3. Les bases du système logistique

1.3.1. Infrastructures

Le réseau d'infrastructures en Tunisie est composé de 22 000 km de routes (dont 400 km sont des autoroutes), d'un réseau ferroviaire de 2 165 km de voies (dont 1 991 km sont en régime d'exploitation et 673 km pour le fret seulement), de 7 ports commerciaux et d'une terminale pétrolière, sans compter le réseau des aéroports. En ce qui concerne le transport de marchandises, la principale connexion du pays avec l'extérieur s'effectue à travers le port de Radès (le port le plus important de conteneurs et de Ro-Ro) et celui de la Goulette (port de marchandises diverses et de passagers)²⁸.

Il manque actuellement à la Tunisie un réseau de plates-formes logistiques en fonctionnement et elle souffre d'un déficit important d'infrastructures d'entreposage.

Néanmoins, il est prévu dans le XI^e PDE d'établir des zones prioritaires pour la création de zones logistiques, qui seront exploitées en régime de concession, comme celle de Djebel Oust, qui servira la zone de la capitale tunisienne, et celle qui servira le port de Radès. En outre, le plan de la logistique du ministère du Transport inclut un certain nombre de mesures stratégiques, tactiques et opérationnelles pour le développement de la logistique dans le pays, entre autres: la création d'une zone logistique (ZL), qui servira le futur port d'eaux profondes d'Enfidha, la connexion des ZL au chemin de fer, encourager les "opérateurs logistiques" nationaux à participer à cette augmentation des affaires, l'intégration physique de la chaîne en termes de facilitation de flux et la constitution d'une nouvelle commission supérieure de la logistique qui sera chargée de la coordination.

²⁶ Portail des douanes

²⁷ Le TTN dépend du ministère des Finances (MF)

²⁸ Rapport sur l'état de lieux de la mise en œuvre des actions du PART relatives au transport ferroviaire dans les pays MEDA du Maghreb

1.3.2. Formation²⁹

En ce qui concerne la formation, il y a en Tunisie un bon niveau de formation de base. Le taux d'alphabétisation est de 95 % pour les jeunes de 15 à 24 ans et de 78 % pour l'ensemble de la population. Néanmoins, il existe un déficit important de personnel spécialisé et celui qui est disponible normalement a été formé hors du pays. Le manque de ressources humaines ayant une formation spécifique (savoir-faire) est un problème dans des collectifs tels que les travailleurs en logistique, le secteur portuaire et celui des transports.

Quant aux entreprises privées de transport par route, elles payent une taxe de formation professionnelle au gouvernement, mais elles doivent également établir leur propre plan de formation pour leurs employés. Les transporteurs pour compte d'autrui avec une petite flotte manquent de formation en matière de gestion économique et de maintenance.

Le plan logistique du MT prévoit de créer un comité de formation en logistique, ainsi que d'autres comités en relation et un observatoire de la logistique.

Les actions prévues par le XI^e PDE dans le domaine de la formation dans le secteur des transports et de la logistique incluent la création de nouvelles spécialisations, mais aussi l'engagement de développer les compétences logistiques, d'adapter les programmes de formation aux besoins du secteur et d'augmenter le rythme de la formation dans le domaine du transport multimodal et de la logistique, ainsi que la mise à niveau des entreprises publiques de transport terrestre, des professions de la marine marchande et des transitaires, pour pouvoir accéder à l'exploitation des grands projets prévus et offrir des services de valeur ajoutée aux chaînes de transport.

Dans les réalisations du XI^e PDE, il convient de signaler la création de L'Institut méditerranéen pour la formation aux métiers de la mer, dans le cadre du partenariat franco-tunisien.

1.4. Politique économique du gouvernement et contexte politique extérieur

1.4.1. Accords commerciaux³⁰

La Tunisie a signé plusieurs accords commerciaux internationaux, bilatéraux et de NPF (nation la plus favorisée).

Parmi les accords multilatéraux, il convient de mentionner:

- Les accords signés avec l'Organisation mondiale du commerce (OMC).
- Les accords euro-méditerranéens d'association signés à Bruxelles le 17 juillet 1995 et ratifiés par la Tunisie en 1998, par la Décision 98/238/CE³¹.
- L'accord d'Agadir, un accord de libre-échange signé par la Tunisie avec le Maroc, l'Égypte et la Jordanie en 2004, et qui a été ratifié définitivement en 2007. Depuis le 1^{er} janvier 2008, il existe une libre circulation de produits industriels entre l'Union européenne et la Tunisie, conformément à ce qui est stipulé dans l'accord d'Agadir.
- L'accord relatif à la Grande zone arabe de libre-échange (GAFTA en anglais), qui comprend les pays qui font partie de la Ligue arabe.
- L'accord relatif à l'Union du Maghreb arabe (UMA) d'interaction commerciale, signé par les chefs d'État du Maroc, de l'Algérie, de la Tunisie, de la Mauritanie et de la Libye.
- Les accords signés avec l'Association européenne de libre-échange (EFTA en anglais).

²⁹ *Étude sur les besoins de formation en transport en Méditerranée Occidentale*, CETMO, *Orientations générales pour la période du XI^e plan 2007-2011 et principales réalisations 2007-2008*, MT et Éconostrum journal

³⁰ Centre de promotion des exportations (CEPEX). Ministère du Commerce et de l'Artisanat, portail des douanes

³¹ Législation de l'UE

Quant aux accords bilatéraux, la Tunisie en a signé avec le Maroc, la Jordanie, l'Égypte, la Libye, le Koweït, l'Algérie, la Mauritanie, la Palestine, la Syrie, le Soudan, le Sénégal, le Niger et la Turquie.

1.4.2. Investissements

L'Agence de promotion de l'investissement extérieur (FIPA-Tunisie) et le Portail national de l'investissement en Tunisie sont chargés de la promotion et du suivi des investissements dans le pays (voir le tableau 8).

Dans le XI^e PDE, il est prévu d'investir 6 528 millions de TND dans le secteur des transports, dont 58 % seraient réalisés par le secteur public et 42 % par les sociétés privées (voir le tableau 9).

- Investissements étrangers

En Tunisie, les investissements étrangers sont particulièrement importants, car il s'agit d'un petit pays avec peu de capacité d'investissement propre: en 2008, les investissements directs étrangers (IDE) ont représenté 20,8 % du total des investissements et 34 % des investissements du secteur privé.

La législation tunisienne favorise les investissements étrangers mais en les limitant à certains domaines. La loi de promotion à l'investissement (loi n°93-120 du 27 décembre 1993)³² permet que les investissements étrangers dans des activités exclusivement consacrées à l'exportation ne soient pas considérés dans les limites quant au pourcentage de capital étranger (il ne doit pas dépasser 50 %). En outre, ils sont dispensés de l'obtention de l'approbation de la Commission supérieure des investissements.

2. Le secteur logistique

2.1. Données macro-économiques du secteur logistique

2.1.1. Description du secteur du transport

Les indicateurs macro-économiques les plus récents, publiés par le MT, sont les suivants³³:

- Le secteur logistique représente 7 % du PIB et 15 % des investissements du pays.
- Son taux de croissance annuel moyen prévu durant la période (2007-2011) est de 6,1 %.
- Le montant des investissements prévu du secteur à prix courant est de 6 528 millions TND dont 42 % seront réalisés par le secteur privé pour la période (2007-2011).
- Il compte 120 000 emplois directs (sans compter les indirects).

2.1.2. Évaluation du secteur logistique du pays

La Tunisie est pionnière en développement logistique parmi les pays qui ont son niveau économique ou ceux qui appartiennent à l'ensemble de sa région : le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord. La Banque mondiale a élaboré à partir des données de 2007 un outil de comparaison du rendement logistique de différents pays au niveau mondial, le *Logistics Performance Index* (LPI). La Tunisie est en 60^e position dans le ranking sur 150 pays³⁴.

³² Code d'incitation aux investissements, FIPA-Tunisie

³³ Portail du gouvernement tunisien

³⁴ *Connecting to Compete, Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators*, BM

2.1.3. Coûts logistiques

Aujourd'hui, les dépenses associées à la logistique représentent 20 % du PIB du pays, ou ce qui revient au même, 8 850 millions de dinars (valeur du coût logistique national, année 2007) (voir le tableau 10). Cela signifie que le coût global de la logistique en Tunisie est supérieur d'au moins 5 % en termes de PIB à ce qu'il coûte dans des pays ayant un développement économique similaire³⁵.

Même si la valeur absolue des coûts logistiques nationaux (coûts exprimés en pourcentage du PIB) n'a pas à être directement liée au rendement logistique, puisqu'ils dépendent aussi d'autres variables comme la position géographique, nous devons tenir compte du coût logistique national et du volume transporté pour déterminer le niveau de rendement logistique (voir la figure 13).

En 2007, le secteur du transport représentait 14 % du PIB en France et 8 % en Europe (en incluant les valeurs ajoutées, la TVA et les droits de douane), contre seulement 5,8 % en Tunisie. Toutefois, il a représenté 7 % en 2008.

La logistique n'est pas encore vraiment considérée comme une force par les entreprises tunisiennes; à titre d'exemple, le déficit d'infrastructures d'entreposage fait qu'il n'est pas possible de mener à bien des activités de gestion de stocks et de massification d'envois, et cela implique un surcoût dans la chaîne logistique. Néanmoins, la logistique est considérée de plus en plus importante et il existe un fort potentiel pour la massification de flux des opérateurs tunisiens, et en particulier des PME. Il est nécessaire que cela arrive parce qu'aujourd'hui, l'expédition d'une tonne de biens non consolidés vers la France coûte deux ou trois fois plus qu'une remorque ou un conteneur plein et les coûts liés au transport augmentent chaque année.

2.2. Dimension du secteur logistique

2.2.1. Transport routier

La totale libéralisation du secteur du transport routier de marchandises en Tunisie s'est produite en 1992, après un monopole public qui avait duré 30 ans. Les tarifs sont libres (et ont diminué) et la concurrence est forte. Pendant la période du IX^e Plan (1997-2001), la valeur ajoutée du secteur du transport terrestre a atteint 2,4 % du PIB, les investissements se sont élevés à 1 100 millions de TND, soit 42 % du total des investissements en matière de transports, et 81 000 personnes ont été employées, soit 85 % des employés de l'ensemble du secteur du transport. Le transport routier de marchandises en tonnes – kilomètre s'élève à environ 28 milliards de tonnes/km en 2008. Pour cette même année 2008, le pourcentage de retour à vide s'est élevé à 60 % dans le cas des véhicules de faible tonnage et à 46 % dans ceux de fort tonnage³⁶.

Il s'agit d'un secteur très atomisé. La majorité des entreprises sont très petites, sans fusion entre elles, et la flotte tunisienne est mal équipée en matériel de grande taille.

Parmi les modalités de transport de marchandises par route, il y a le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui, qui représentent environ 50 % du marché chacun.

³⁵ *Stratégie de développement des services et des infrastructures logistiques en Tunisie*, BM

³⁶ *Stratégie de développement des services et des infrastructures logistiques en Tunisie*, BM et *Le transport routier de marchandises en Tunisie*, DGTT

Le transport pour compte propre est constitué d'un grand nombre d'opérateurs privés et publics dont les plus importants sont les entreprises industrielles et commerciales. Ces opérateurs utilisaient en 2005 un parc d'environ 330 000 véhicules dont 8 000 tracteurs routiers et 22 000 camions et 300 000 camionnettes.

Le transport pour compte d'autrui était composé au début de l'année 2009 de 578 entreprises et de 1 070 entrepreneurs individuels (voir les tableaux 11 et 12). Selon la relation entre le chargeur et le transporteur, il se peut que l'opérateur de transport soit lié à un chargeur, avec une gestion flexible entre les deux sociétés ou bien que le transport soit réalisé par des opérateurs totalement indépendants. Il convient de signaler que pour les camions dont le PTAC (poids total autorisé en charge) est inférieur à 12 tonnes, une déclaration d'exploitation n'est pas nécessaire. Les ministères ne disposent pas de données fiables qui permettraient une analyse rigoureuse (voir le tableau 13).

Parmi les caractéristiques du secteur, il convient de signaler que les tarifs proposés par le marché sont faibles, que les sociétés n'ont pas les capacités d'investissement pour moderniser leur flotte, et surtout pour améliorer les ratios d'exploitation. Notons aussi le manque d'offre de services dans tous les types de transport de marchandises.

- Le transport international

Les opérateurs tunisiens qui se consacrent au transport international par route peuvent être estimés à une vingtaine d'entreprises qui exploitent quelques 750 véhicules d'une charge utile globale d'environ 9 300 tonnes. Avec une moyenne de moins de 12 véhicules par entreprise, les opérateurs TIR tunisiens sont très petits en comparaison avec leurs homologues européens (voir le tableau 11).

2.2.2. Transport ferroviaire

La Société nationale de chemins de fer tunisiens est chargée d'exploiter le réseau ferroviaire. En 2007, elle a offert ses services à 38,8 millions de voyageurs et a transporté 11 millions de tonnes de marchandises, dont 7,7 tonnes correspondent aux phosphates. Elle a employé 4 871 personnes (voir les tableaux 14 et 15).

La largeur de voie est un handicap: 471 km de ligne ont une largeur de voie standard et 1 686 km ont une largeur de voie métrique. La ligne Tunisie-frontière de l'Algérie ne présente aucun problème, au contraire des lignes nord-sud en liaison avec la Libye, qui ont une largeur de voie métrique.

Le XI^e PDE prévoit, entre autres mesures, d'adopter une politique d'incitation d'une transmission de charge par route au chemin de fer, de continuer la modernisation du réseau et de développer le transport intermodal grâce à la participation commune de tous les acteurs.

2.2.3. Transport maritime

Les échanges commerciaux tunisiens effectués par voie maritime représentent 98 % du total, et environ 20 % de ces échanges sont des marchandises générales transportées en conteneur, en semi-remorque ou seules. Les 23 lignes maritimes qui relient la Tunisie aux principaux ports méditerranéens permettent, entre autres connexions, un départ quotidien de flux vers Marseille et Gênes.

Selon les derniers chiffres avancés par l'OMMP, le trafic dans les ports tunisiens en général a augmenté, aussi bien en tonnes qu'en navires, en particulier dans le port de Bizerte. Cependant, une baisse, due essentiellement à la diminution des importations de carburants

et de céréales, a été enregistrée dans le port de Radès. Il y a eu une réduction des exportations de phosphate brut dans le port de Sfax et une réduction des exportations de produits chimiques dans le port de Gabès. Les chiffres révèlent en outre le développement continu du trafic de conteneurs et de navires rouliers (Ro-Ro) (voir les tableaux 16, 17, 18 et 19). Les ports de la capitale sont La Goulette et Radès.

- Emploi portuaire et maritime

Les activités en matière de transport autour des ports de Tunisie sont dynamiques: plus de 80 entreprises de transport y sont impliquées³⁷. En outre, à la clôture de l'exercice 2009, il y avait 597 professionnels dans le secteur portuaire qui participaient au flux des importations et des exportations tunisiennes (voir le tableau 20).

Le principal armateur du pays est la société publique CTN. La flotte nationale n'a pas une taille suffisante pour faire face à la concurrence des grandes compagnies maritimes étrangères, mais la CTN se modernise et a acheté deux compagnies maritimes : l'une a une capacité de 180 Ro-Ro et 680 conteneurs et elle est en activité depuis la fin du mois de février 2010 sur l'axe Marseille-Tunisie, substituant un autre navire jusqu'alors affrété; l'autre, qui a la même capacité, couvrira probablement l'axe Gênes-Tunisie à partir d'avril 2010.

2.2.4. Services logistiques

Les prestations logistiques offertes par les opérateurs tunisiens sont très limitées: absence de prestations de transport réfrigéré et quasi absence de prestations de service de messagerie (ceux qui sont disponibles sont offerts par des opérateurs internationaux ou sont des services de camion complet).

³⁷ La presse tunisienne

Tables et figures

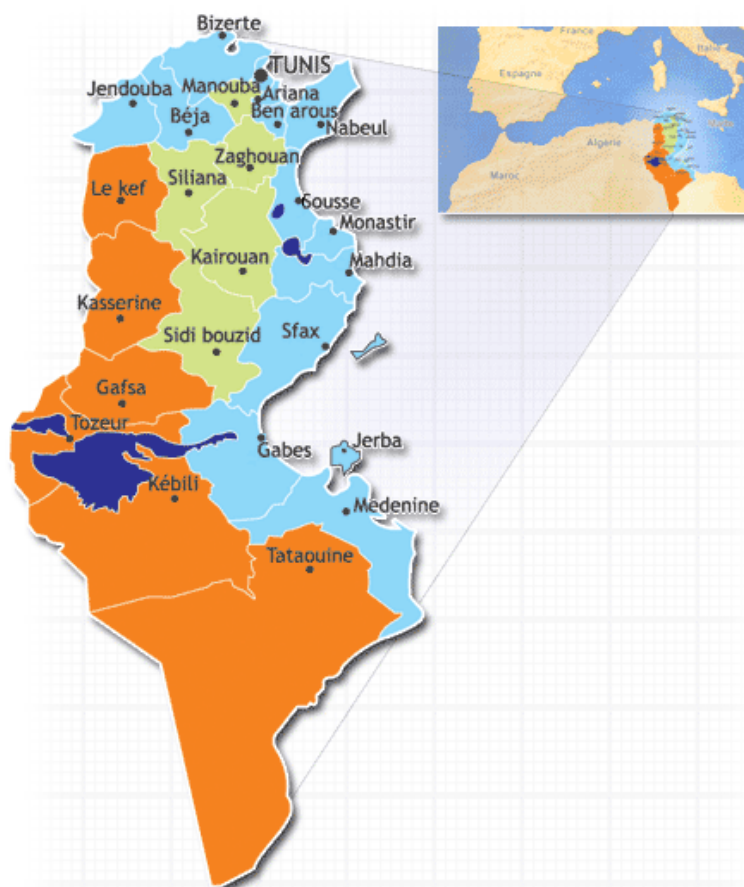


Figure 1: localisation de la Tunisie et subdivision territoriale en gouvernorats.
Source: *Portail de l'industrie tunisienne*, Agence de promotion de l'industrie

	2006	2007	2008	2009
PIB (au prix du marché) (millions de TND)	41 384,7	45 638,1	50 440,5	53 419,1
Exportation des biens et services (%PIB)	51 %	56 %	61 %	50 %
Importation des biens et services (%PIB)	53 %	58 %	64 %	52 %
PNB/habitant (TND)	3 882,4	4 212,5	4 590,1	4 835,4
Population (en milliers)	10 127,9	10 225,1	10 328,9	10 434,4
Population active totale (en milliers)	3 506,2	3 593,2	3 677,7	3 750,0
Population active occupée (en milliers)	3 004,9	3 085,1	3 155,4	3 198,9
Investissements (millions de TND)	9 684,0	10 907,5	12 559,7	13 35,5
Investissements directs étrangers (millions de TND)	-	2 162,4	3 602,2	2 100,0

Tableau 1: données macro-économiques tunisiennes
Source: Institut national de statistique et ministère du Développement économique et de la Coopération internationale

Structure du PIB 2009		Structure du IDE ³⁸ 2008	
Services	42,7 %	Industrie manufacturière	18,88 %
Industrie manufacturière	17,6 %	Énergie	56,9 %
Industrie non manufacturière	17,4 %	Tourisme et biens immobiliers	5,84 %
Agriculture et pêche	10,9 %	Agriculture	0,59 %
Autres	11,4 %	Services et autres	17,79 %

Tableau 2: structure du PIB et des IDE tunisiens selon secteur économique
Source: ministère du Développement économique et de la Coopération internationale

Secteurs	Effectif des entreprises (≥ 10)		Production (MTND)	Valeur ajoutée ³⁹ (MTND)	Investissement (MTND)	Emploi (personnes)
	Total (MTND) ⁴⁰	Exportatrices uniquement (%)				
Agro-alimentaire	1 033	15 %	9 927	1 607	300	66 870
Matériaux de construction, céramique et verre	427	7 %	2 584	974	24	28 160
Mécanique et métallurgique	574	28 %	3 545	993	172	35 200
Électrique, électronique et électroménager	347	63 %	4 536	1 270	146	62 786
Chimique (hors plastiques)	237	15 %	8 958	1 710	135	25 255
Textile et habillement	2.095	84 %	5 366	1 610	193	200 230
Bois, liège et ameublement	194	16 %	1 259	308	34	9 292
Cuir et chaussures	297	72 %	1 568	470	37	29 122
Divers	420	27 %	2 015	777	109	21 693
Total	5 624	48 %	39 758	9 719	1 150	478 608

Tableau 3: structure du secteur patronal, juin 2008
Source: *Portail de l'industrie tunisienne*, Agence de promotion de l'industrie

Secteur	Nombre d'entreprises étrangères
Industries manufacturières	2324
Services	347
Agriculture	79
Tourisme	158
Energie	58
TOTAL	2 966

Tableau 4: répartition des entreprises étrangères selon secteur d'activité
Source: *Portail national de l'investissement en Tunisie*, FIPA-Tunisie

³⁸ Investissements directs étrangers

³⁹ Valeur ajoutée = valeur agréée : valeur des biens et services produits - valeur des consommations intermédiaires moyennes + marge brute entre les ventes et les achats de biens et services venus à l'exercice. La valeur agréée totale d'un pays est son produit intérieur brut (PIB).

⁴⁰ MTND: millions de dinars tunisiens (10⁶ TND)



- ◆ Zones industrielles du littoral
- ◆ Zones industrielles de développement régional

Figure 2: subdivision des zones industrielles tunisiennes, selon la stratégie de développement du gouvernement
Source: Agence foncière industrielle

Régions (gouvernorats)	Population (nombre d'habitants)
Tunis	986
Sfax	870
Nabeul	705
Kairouan	548
Sousse	544
Bizerte	529
Ben Arous	521
Monastir	457
Médénine	437
Ariana	437

Tableau 5: population des gouvernorats les plus significatifs
Source: Institut national de la statistique, 2008

Pays	Exportations (millions TND)	Exportations (milliers de tonnes)	Importations (millions TND)	Importations (milliers de tonnes)
UE	17 028	6 975	17 332	6 163
Autres pays d'Europe	1 007	1 796	4 277	5 765
UMA	1 880	2 838	2 319	2 997
Algérie			499	890
Libye			1 065	1 319
Mauritanie			29	4
Maroc			286	110
Autres pays d'Afrique	549	417	436	364
Pays du Moyen-Orient	224	117	682	561
Pays d'Extrême-Orient	1 547	1 548	2 757	590
Amérique du Nord	413	247	1 033	838
Autres pays d'Amérique	265	294	985	1 383
Autres régions	734	81	421	4
Total	23 646	14 312	30 243	18 666

Tableau 6: exportations et importations des biens (2008)
Source: *Statistique de commerce extérieur 2008*, Institut national de la statistique

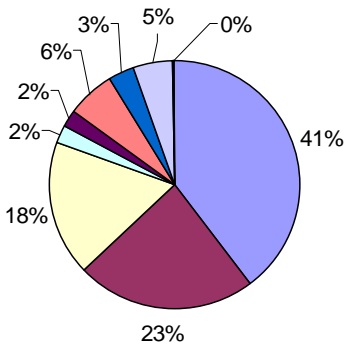


Figure 3: commerce extérieur tunisien en poids (milliers de tonnes)
Source: Institut national de la statistique 2008

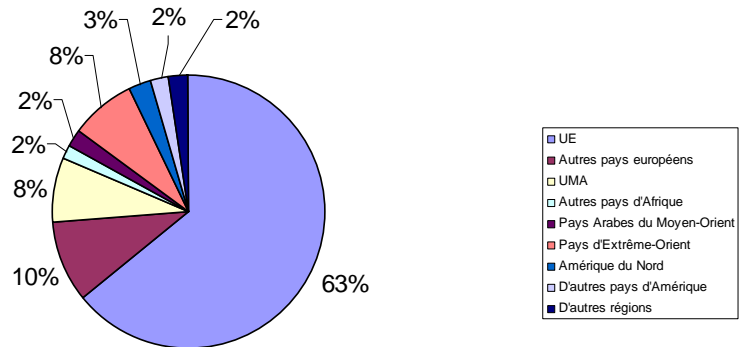


Figure 4: commerce extérieur tunisien en valeur monétaire (millions TND)
Source: Institut national de la statistique 2008

NST0	Produits agricoles et animaux vivants
NST1	Produits alimentaires et fourrages
NST2	Combustibles minéraux solides
NST3	Produits pétroliers
NST4	Minéraux et déchets métalliques
NST5	Produits métalliques
NST6	Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux pour les travaux publics
NST7	Engrais
NST8	Produits chimiques
NST9	Équipements, matériel de transport, produits manufacturés et autres divers

Tableau 7: chapitres de la NST (Standard Goods Classification for Transport Statistics)

Source: Eurostat

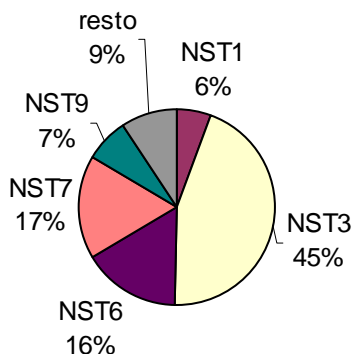


Figure 5: exportations tunisiennes vers l'UE27 (2008) (tonnes)
Source: Eurostat

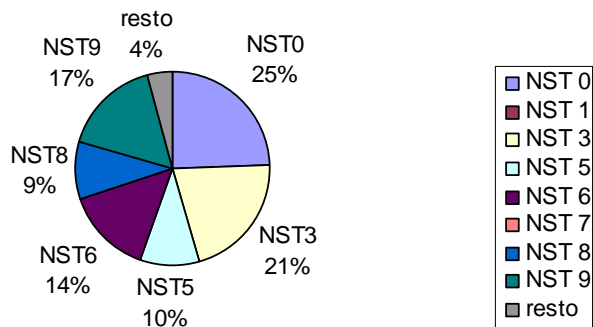


Figure 6: importations tunisiennes de l'UE27 (2008) (tonnes)
Source: Eurostat

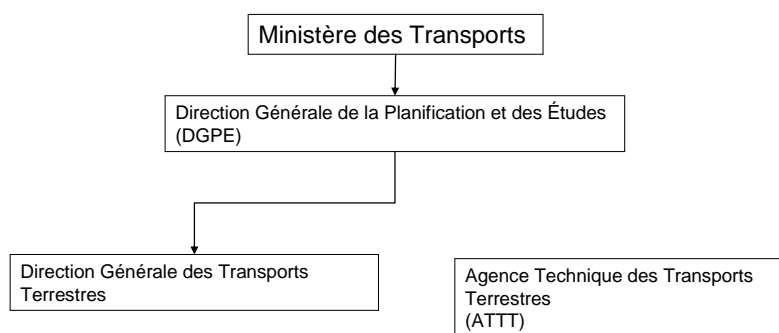
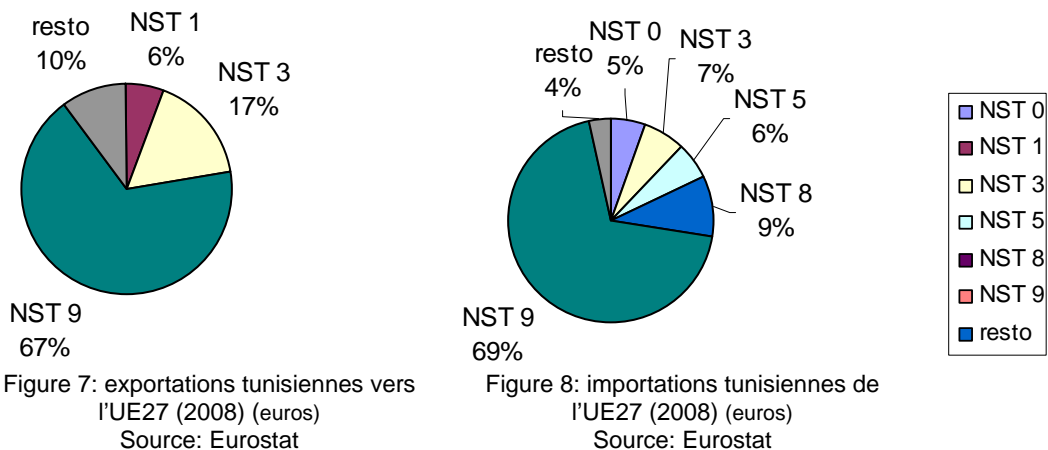


Figure 9: gestion du transport routier
Source: *Étude sur les besoins de formation en transport dans la Méditerranée Occidentale*, CETMO

FERROVIAIRE

Gestion

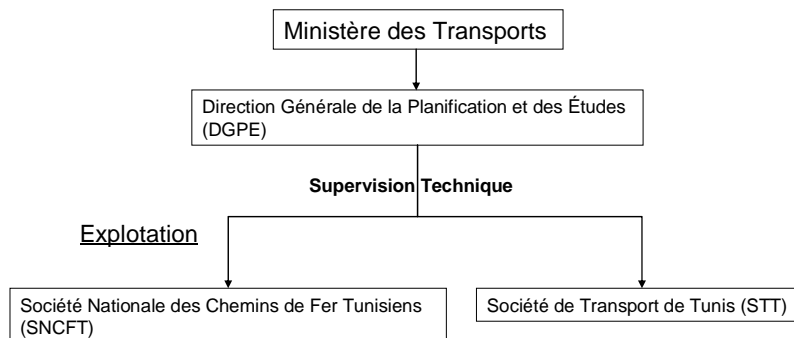


Figure 10: gestion et exploitation du transport ferroviaire
Source: *Étude sur les besoins de formation en transport dans la Méditerranée Occidentale*, CETMO

MARITIME

Gestion

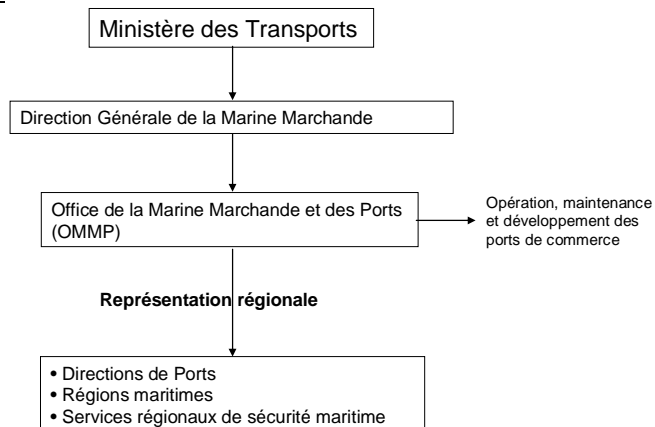


Figure 11: gestion du transport maritime.

Source: *Étude sur les besoins de formation en transport dans la Méditerranée Occidentale*, CETMO

MARITIME

Exploitation

Services Maritimes

- Acconage
- Lamanage
- Maintien
- Consignation
- Livraison des marchandises à l'intérieur du port

- Société Tunisienne d'Acconage et de manutention (STAM)
- Groupement de manutention de Sfax
- Groupement de manutention de Gabès
- Groupement de manutention du centre
- Groupement de manutention de Zarzis
- Société de la manutention STUMAR (Bizerte)

Activité commercial / transport du fret

- Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN)
- 7 compagnies privées qui opèrent huit navires propres

Figure 12: exploitation du transport maritime

Source: *Étude sur les besoins de formation en transport dans la Méditerranée Occidentale*, CETMO

	Millions TND
Investissement total	15 865
Investissement public	6 160
Investissement privé tunisien	6 406
Investissement privé étranger	3 300

Tableau 8: investissements en Tunisie selon provenance

Source: *Portail national de l'investissement en Tunisie*, FIPA-Tunisie, 2008.

Sous-secteur	Investissements en millions TND (prix courants)	
	X ^e Plan (2000-2006)	XI ^e Plan (2007-2011)
Ferroviaire	692	1 782
Routier	1 691	2 058
Maritime	1 127	1 004
Aérien	1 090	1 684
Total transports	4 600	6 528
% total transports (par rapport au total du Plan)	8,4 %	8,1 %

Tableau 9: investissements dans le secteur des transports, planifiés par le gouvernement tunisien

Source: Orientations générales du XI^e plan et principales réalisations 2007-2008, ministère du Transport.

Millions de dinars (2007)	PIB	Logistique	% du PIB
Industries manufacturières	7 333	4 900	67 %
Industries non manufacturières	5 415	1 200	22 %
Services commerciaux (hors transport)	12 175	1 800	15 %
Agriculture et pêche	4 809	675	14 %
Transports	4 000	175	4 %
Activités non commerciales	5 980	100	2 %
Impôts	4 530		
Total	44 242	8 850	20 %

Tableau 10: dépenses en logistique selon secteur

Source : *Stratégie de développement des services et infrastructures logistiques en Tunisie*, Banque Mondiale

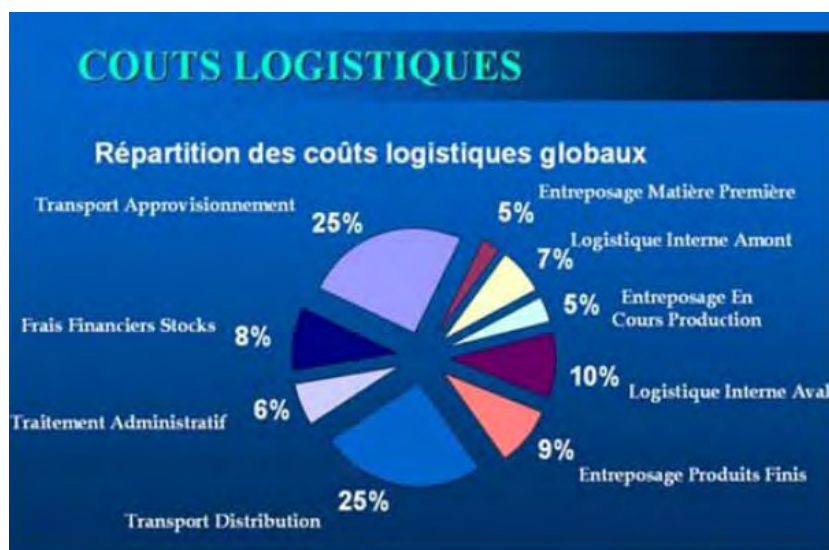


Figure 13: coûts logistiques en Tunisie

Source : *Stratégie de développement des services et infrastructures logistiques en Tunisie*, Banque Mondiale

	Effectif	Sociétés de transport intérieur	Sociétés TIR	Total sociétés	Total
Nombre	1 070	515	63	578	1 648
Semi-remorques	490	5 207	340	5 547	6 037
Tracteurs	486	4 619	385	5 004	5 490
Camions	150	715	14	729	879
Remorque	8	115	4	119	127
Parc total	1 134	10 656	743	11 399	12 533
Charge utile (CU)	15 061	155 553	9 285	164 837	179 898
% CU	8 %	86 %	5 %	92 %	100 %

Tableau 11: transport par compte d'autrui, véhicules avec PTAC⁴¹ >12 t (2008)

Source: Ministère du Transport, direction générale des Transportes terrestres

Nombre d'employés	1 à 5	6 à 9	10 à 19	20 à 49	> à 50	Total
Nombre d'entreprises	139	161	128	99	51	578

Tableau 12: nombre d'entreprises de transport routier selon nombre d'employés (2007)

Source : *Stratégie de développement des services et infrastructures logistiques en Tunisie*, Banque Mondiale

⁴¹ PTAC: poids total autorisé en charge

	Nombre de véhicules		Charge utile (t)		Charge utile (t)	
	PTAC≤12t	PTAC>12t	PTAC≤12t	PTAC>12t	PTAC≤12t	PTAC>12t
Transport pour compte propre	102 000	13 000	144 000	181 000	1,41	13,92
Transport pour compte d'autrui	47 000	8 000	67 000	174 000	1,43	21,75
Total	149 000	21 000	211 000	355 000		

Tableau 13: nombre de véhicules de transport routier selon PTAC et charge utile

Source : *Stratégie de développement des services et infrastructures logistiques en Tunisie*, Banque Mondiale

	2004	2005	2006	2007	2008
Tonnage expédié	11 035	10 799	10 979	11 006	10 528

Tableau 14: trafic ferroviaire

Source: Institut national de la statistique

Type de produits transporté par chemin de fer	%
Phosphates	67
Matériaux de construction	11
Engrais et soufre	12
Céréales et produits alimentaires	6
Minerais de fer, zinc, et plomb	3
Energies et transport divers	3

Tableau 15: répartition des marchandises transportées par chemin de fer, selon type de produit (2007)

Source: Société nationale des chemins de fer tunisiens

	Navires	Marchandises (milliers de tonnes)	Unités Ro-Ro	Conteneurs (EVP)	Passagers	Touristes
1990	5 149	21 072	21 253	50 799	366 396	50 661
1995	5 938	23 857	54 282	104 298	280 900	88 348
2000	6 353	26 104	71 950	230 671	414 222	191 922
2002	7 315	28 075	78 447	281 410	478 149	267 522
2004	6 760	28 555	81 710	309 494	550 716	448 960
2006	7 501	29 020	101 794	349 507	661 192	601 060
2007	8 124	29 508	111 586	383 176	691 417	750 369
2008	8 065	31 120	119 227	424 272	689 148	701 272

Tableau 16: trafic dans les ports tunisiens, selon type

Source: Office de la marine marchande et des ports

	Tunis	Goulette	Rades	Bizerte	Sousse	Sfax	Gabes	Zarzis	Skhira	Total
1990	330	531	2 512	4 683	937	3 877	3 042		5 160	21 072
1995	359	685	3 249	5 085	609	4 997	3 627	229	5 017	23 857
2000	302	958	4 109	4 905	896	5 411	3 961	249	5 313	26 104
2002	19	1 177	4 424	5 116	1 427	4 889	4 402	563	6 058	28 075
2004		950	5 137	4 397	1 429	4 243	4 049	803	7 547	28 555
2006		1 010	5 547	4 790	1 692	4 573	4 425	736	6 247	29 020
2007		839	5 996	5 035	2 126	5 145	4 261	704	5 402	29 508
2008		904	5 854	5 307	2 351	5 092	4 155	796	6 661	31 120

Tableau 17: évolution du trafic portuaire tunisien (milliers de tonnes)

Source: Office de la marine marchande et des ports

	Goulette	Radès	Bizerte - Menzel Bourguiba	Sousse	Sfax - Sidi Youssef	Gabès	Zarzis	Skihra	Total
Hydrocarbures	0	1 136	3 435	5	16	190	262	6 661	11 705
Céréales	277	642	541	679	1 222	300	0	0	3 661
Vrac solide	1	19	273	776	2 827	2 521	452	0	6 869
Vrac liquide (huiles)	98	76	159	47	190	795	12	0	1 377
Conteneurs (EVP)	75	2 589	1	11	291	9	0	0	2 976
Ro-Ro	343	1 092	0	0	0	0	1	0	1 436
Sans unité	110	273	899	833	546	340	69	0	3 070
Total	904	5 854	5 307	2 351	5 092	4 155	796	6 661	31 120
% du total	3 %	19 %	17 %	8 %	16 %	13 %	3 %	21 %	100 %

Tableau 18: poids des marchandises importées ou exportées par la Tunisie par voie maritime (2008) (milliers de tonnes)

Source: Office de la marine marchande et des ports

Quantité / Port	Goulette	Radès	Bizerte - Menzel Bourguiba	Sousse	Sfax - Sidi Youssef	Gabès	Zarzis	Skihra	Total
Nombre de conteneurs EVP	11 187	380 200	178	1 622	31 060	533	0	0	424 780
Nombre de Ro-Ro	25 224	93 932	0	0	0	0	71	0	119 227

Tableau 19: trafic de conteneurs et unités roulées (2008)

Source: Office de la marine marchande et des ports

Profession	Nombre
Consignataires de navires	308
Consignataires de la cargaison	17
Courtiers d'affrètement	71
Ravitailleurs de navires	98
Entreprises de gestion des navires de commerce	12
Entreprises d'assistance, de sauvetage et de remorquage en mer	3
Bureau de représentation des entreprises étrangères de classification des navires	1
Transitaires	87
Total	597

Tableau 20: liste des professionnels maritimes au 31/12/2009

Source: Ministère du Transport, direction générale des Transportes terrestres

Liste des entreprises et organismes contactés

TUNISIE

Secteur	Type d'entreprise ou organisme	Profil	Organisme
Transport routier	Entreprise de transport à capital national	Entreprise de transport routier national et international	TTR (Tunisienne de transport routier) Rue Hambourg - Zone Portuaire Radès www.ttr.com.tn
	Entreprise spécialisée en transport international	Entreprise privée	SMTI (Société transméditerranéenne de transport international) Zone portuaire - 2040 Radès
Transport ferroviaire	Entreprise ferroviaire	Entreprise nationale	SNCF Gare de Tunis ville, Place Barcelone 1001 Tunis http://www.sncft.com.tn/
Transport maritime	Compagnie maritime nationale	Entreprise nationale	CTN 5, Avenue Dag Hammarskjöld 1001 Tunis http://www.ctn.com.tn
	Compagnie maritime globale	Entreprise internationale privée	CMA-CGM Tunisie Route du Port – Radès Port BP 772 - 2040 Radès Tél: (+216) 71 449 440
Secteur portuaire	Terminal de conteneurs	Opérateur du terminal à conteneurs de Radès	STAM 8, Rue Pierre de Coubertin 1000 Tunis http://www.stam.com.tn/
	Autorité portuaire	Autorité portuaire chargé de la gestion des ports	OMMP Bâtiment administratif 2060 La Goulette
Transitaires	Transitaire national	Également transporteur routier, agent maritime	GTI (Général Transport International) Zone portuaire, 2040 Radès www.gti.com.tn
Opérateurs logistiques	Opérateur logistique	Groupe transitaire national et international Opérateur logistique national spécialisé en stockage distribution et en logistique interne.	OTI Tunisie (Groupe Vectorys) 38, Av. Hédi Nouria – Route de Bac 2040 Radès – Saline www.vectorys.com/
Associations professionnelles	Association professionnelle		Fédération nationale des transports
Administration publique	Ministère du Transport Direction générale de Planification et Études	Interlocuteur connaissant les plans du ministère pour la modernisation du secteur logistique.	Ministère du Transport Boulevard du 7 Novembre 1987 (Aéroport Tunis-Carthage) 2035 –Tunis http://www.transport.tn

Principales sources bibliographiques

Ouvrages, revues et articles

- *Stratégie de développement des services et infrastructures logistiques en Tunisie*, Banque mondiale, novembre 2007.
- *Orientations générales pour la période du XI^e plan 2007-2011 et principales réalisations 2007-2008*, ministère du Transport, 2008.
- *Stratégie industrielle nationale à l'horizon 2016*, ministère de l'Industrie, de l'Énergie et des petites et moyennes Entreprises, novembre 2008.
- *Rapport sur l'état de lieux de la mise en œuvre des actions du PART relatives au transport ferroviaire dans les pays MEDA du Maghreb*, Euromed Transport Project, 2008.
- *Étude de diagnostic. Module 11 : Tunisie*, Euromed Transport Project, décembre 2004.
- *Groupe de travail Transporte Routier et Ferroviaire*. Euromed Transport Project, novembre 2008.
- *Étude sur les besoins de formation en transport dans la Méditerranée Occidentale*, CETMO, décembre 2009.
- *Code d'incitation aux investissements*, Agence de promotion de l'industrie, ministère de l'Industrie, de l'Énergie et des petites et moyennes Entreprises, décembre 1993.
- *Conclusions de l'étude. Stratégie de développement des services et infrastructures logistiques en Tunisie*, ministère du Transport, 2008.
- *Guide du guichet unique de l'agence de promotion de l'industrie*, Agence de promotion de l'industrie.
- *Le cadre juridique du domaine de la logistique en Tunisie*, ministère du Transport.
- *Le Transport Routier de Marchandises en Tunisie*, direction générale des Transports terrestres, ministère du Transport, décembre 2005.
- *Connecting to Compete, Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators*, World Bank, 2007.
- *Les aspects pratiques du commerce international et du transport*, Habib KRAIEM
- *Enseignant de Commerce International à l'Université*, Cadre d'entreprise, juin 2009.
- *Transport Sector Study, Prospects for Greater Global and Regional Integration in the Maghreb*, Peterson Institute for International Economics, May 2008.

- *Investissements prioritaires pour le développement de la logistique en Méditerranée*, ANIMA Investment Network, Investir en Méditerranée, septembre 2009.
- *Rapport Annuel OMMP*, OMMP, 2008.

Sitographie

- The World CIA Factbook
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>
- Institut national de la statistique
<http://www.ins.nat.tn/>
- Portail du gouvernement tunisien
<http://www.tunisie.gov.tn/>
- Portail du transport
<http://www.transport.tn/>
- Portail de l'industrie tunisienne : Agence de promotion de l'industrie
<http://www.tunisianindustry.nat.tn>
- Agence foncière industrielle
<http://www.afi.nat.tn/>
- FIPA-Tunisia : Agence de promotion de l'investissement extérieur
<http://www.investintunisia.tn>
- Portal national de l'investissement en Tunisie
<http://www.investissement.tn>
- Eurostat : External Trade Database
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/newxtweb/>
- Jurisite Tunisie
<http://www.jurisitetunisie.com>
- Euromed Transport Project :
www.eurometransport.org
- Service d'informations légales du FAO (Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture) : FAOLEX
<http://faolex.fao.org/>
- Portail des douanes. ministère de Finances
<http://www.douanes.gov.tn/>
- Ministère du Développement et de la Coopération internationale
<http://www.mdc.gov.tn/>
- Tunisia Trade Net. Ministère de Finances
<http://www.tradenet.com.tn/>

- African Manager
<http://www.africanmanager.com/>
- Econostrum
<http://www.econostrum.info/>
- Centre de promotion des exportations (CEPEX), ministère du Commerce et de l'Artisanat
<http://www.cepex.nat.tn/>
- Législation de l'UE
http://europa.eu/legislation_summaries/
- Banque mondiale
<http://www.worldbank.org/>
- Société nationale des chemins de fer tunisiens (SNCFT)
www.sncft.com.tn
- Office de la marine marchande et des ports
www.ommp.nat.tn
- La Presse tunisienne
<http://www.lapresse.tn/>
- Compagnie tunisienne de navigation
[www.ctn.com.tn/](http://www.ctn.com.tn)
- Eurostat
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/newxtweb/>

Acronymes des organismes et institutions marocaines citées

AFI	Agence foncière industrielle
API	Agence de promotion de l'industrie et innovation
ATTT	Agence technique des transports terrestres
CTN/COTUNAV	Compagnie tunisienne de navigation
DGMM	Direction générale de marine marchande
DGTT	Direction générale des transports terrestres
EFTA	Association européenne de libre-échange
FIPA	Agence de promotion de l'investissement extérieur tunisienne
GAFTA	Grande zone arabe de libre-échange
INS	Institut national de la statistique
MDCI	Ministère du Développement et de la Coopération internationale
MEHAT	Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du territoire
MF	Ministère des Finances
MIDL	Ministère de l'Intérieur et du Développement local
MIE-PME	Ministère de l'Industrie, l'Énergie et des petites et moyennes Entreprises
MT	Ministère du Transport
OMMP	Office de la marine marchande et des ports
SINDA	Système automatisé de déclaration douanière
SNCFT	Société nationale des chemins de fer tunisiens
STAM	Société tunisienne d'acconage et de manutention
STUMAR	Société de manutention (du port de Bizerte)
TTN	Tunisie TradeNet
UMA	Union du Maghreb arabe