

Document de travail

Notes et analyses de l'ITCEQ

n° 63 - Décembre 2020

Le service du transport maritime en Tunisie

rôle dans le commerce extérieur

Hela AYARI

Direction Centrale
de la Compétitivité



ITCEQ

www.itceq.tn

Le présent document est la propriété de l'Institut Tunisien de la Compétitivité et des Études Quantitatives (ITCEQ). Toute reproduction ou représentation, intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, de la présente publication, faite sans l'autorisation écrite de l'ITCEQ, est considérée comme illicite et constitue une contrefaçon.

Les résultats, interprétations et conclusions émis dans cette publication sont ceux de(s) auteur(s) et ne devraient pas être attribués à l'ITCEQ, à sa Direction ou aux autorités de tutelle.

Ce document est réalisé dans le cadre du programme d'activité de l'ITCEQ au sein de la Direction Centrale de la Compétitivité sous la supervision de Mmes Affet BEN ARFA et Raoudha HADHRI.

Table des matières

Résumé	1
Introduction	1
I.Caractéristiques du secteur de transport	3
I.1. Evolution du solde commercial	3
I.2. Evolution des importations	5
I.3. Evolution des exportations	5
II.Le transport maritime : caractéristiques et performances compétitives	7
II.1. Caractéristiques du transport maritime	7
II.2. Performances compétitives du transport maritime	8
III.La logistique dans le transport de marchandises	16
Conclusion	22
Bibliographie	24

Liste des graphiques et tableaux

Graphique 1 : Evolution du solde des services par catégorie (en millions de dollars)	3
Graphique 2 : Croissance des importations de biens et des services du transport maritime fret	8
Graphique 3 : Recettes et dépenses de transport maritime fret en 2017 (En milliers de dollars)	9
Graphique 4 : Solde du transport maritime fret en pourcentage du PIB pour la Tunisie et ses concurrents en 2017	10
Graphique 5 : Structure de la flotte par grandes catégories de navires pour la Tunisie, l’Egypte et le Maroc en 2018	12
Graphique 6 : Trafic de conteneurs dans les ports (EVP : Unités Equivalents Vingt pieds)	13
Graphique 7 : Indice de connectivité des transports maritimes réguliers pour l’année 2018	15
Graphique 8 : Indice de connectivité bilatérale des transports maritimes réguliers de la Tunisie* (les dix premiers partenaires en 2018)	15
Graphique 9 : Indice de connectivité bilatérale des transports maritimes réguliers* (Les dix premiers partenaires en 2018)	16
Graphique 10 : Indice de performance logistique (IPL) de la Tunisie	18
Graphique 11 : Positionnement de la Tunisie par rapport aux pays africains selon l’IPL 2018	18
Graphique 12 : Positionnement de la Tunisie par rapport aux pays asiatiques selon l’IPL 2018	19
Graphique 13 : Positionnement de la Tunisie par rapport aux pays de l’Europe de l’Est et de la Turquie selon l’IPL 2018	19
Graphique 14 : Délai nécessaire à l’exportation/importation (heures)	21
Graphique 15 : Coûts à l’exportation/importation (en US\$)	21
Tableau 1 : Structure du solde du secteur de transport (en%)	4
Tableau 2 : Structure des importations du secteur de transport de la Tunisie (en %)	5
Tableau 3 : Structure des exportations du secteur de transport (en %)	6
Tableau 4 : Caractéristiques des ports de commerce de la Tunisie en 2017	7
Tableau 5 : Structure de la flotte de la Tunisie et de ses concurrents par type de navires	11
Tableau 6 : Indice de connectivité des transports maritimes réguliers	14
Tableau 7 : Classement en 2019 de la Tunisie et de certains concurrents en matière d’efficacité des services portuaires	20

Résumé

Le secteur du transport constitue un facteur clé de la croissance économique, de la compétitivité, du développement humain et de la croissance des échanges commerciaux. Il fait partie intégrante du processus de la production, du commerce extérieur et, par conséquent, de l'intégration internationale.

La présente note a pour objectif d'étudier les caractéristiques des échanges extérieurs de ce secteur et plus particulièrement les performances compétitives du transport maritime et de la logistique comparativement à certains concurrents.

Les principaux résultats issus de cette étude sont :

- le secteur du transport dégage un déficit qui s'est aggravé au cours des dernières années contribuant, d'une façon remarquable, à la réduction de l'excédent global du secteur des services ;
- la dépendance de la Tunisie vis-à-vis des armateurs étrangers dans les échanges extérieurs, l'obligeant, ainsi, à prendre en charge les frais de transport des marchandises importées ;
- la Tunisie dispose d'un niveau de trafic conteneurisé relativement faible comparativement à certains concurrents dont on cite l'Egypte, la Turquie, l'Afrique du Sud et le Maroc ;
- la faible connectivité des ports tunisiens au réseau mondial de transport maritime régulier comparativement à certains concurrents à l'instar du Maroc ;
- les performances logistiques de la Tunisie demeurent modestes (105^{ème} position au niveau mondial et 15^{ème} en Afrique selon le rapport de la banque mondiale de 2018) ;
- La mauvaise perception de la qualité des prestations portuaires et les surcoûts supportés par les entreprises tunisiennes impactant négativement leur compétitivité.

Introduction

Le secteur du transport constitue un facteur clé de la croissance économique, de la compétitivité, du développement humain et de la croissance des échanges commerciaux. Il fait partie intégrante du processus de la production, du commerce extérieur et, par conséquent, de l'intégration internationale. En effet, l'intégration d'un pays dans le commerce international dépend largement du coût du transport et des facteurs qui le déterminent tels que l'infrastructure, le degré de concurrence entre les transporteurs, les caractéristiques des produits transportés, la distance à parcourir, ...etc. De ce fait, les charges du transport représentent une part importante du coût du commerce et affectent, de la sorte, son intensité. Par ailleurs et pour s'adapter à l'évolution des échanges commerciaux au niveau mondial, le secteur du transport a connu au fil du temps plusieurs changements dont on cite celle de la conteneurisation qui constitue, sans doute, l'une des plus marquantes évolutions du transport maritime. Ce nouveau mode de transport a permis de réaliser des économies via la standardisation des dimensions, la sécurisation des marchandises et l'accélération des opérations de manutention. Ceci est d'autant plus important que 90% du volume du commerce mondial transite par voie maritime.

Dans ce cadre et eu égard à l'importance du secteur du transport dans le développement et la promotion des échanges extérieurs, la présente note a pour objectif d'étudier, dans une première partie, les caractéristiques de ce secteur à travers notamment le rôle qu'il joue dans les échanges extérieurs de la Tunisie. Elle s'intéresse, dans une deuxième partie, à l'analyse des caractéristiques et performances compétitives du transport maritime comparativement à certains concurrents. Enfin, elle tente d'apprécier, dans une troisième partie, la performance logistique de ce secteur.

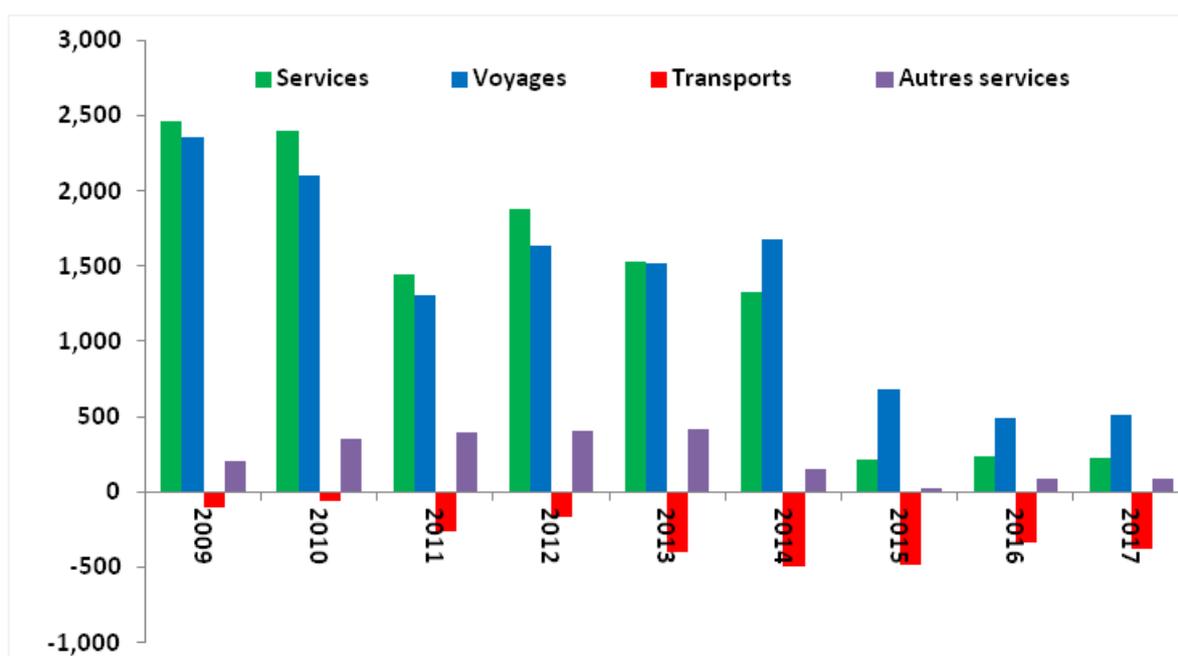
I. Caractéristiques du secteur de transport

Le secteur du transport occupe une place importante dans l'économie tunisienne. Au cours de l'année 2017, il représente 8.1% du PIB, 13% de l'investissement, 5% de la population active, 5.5% et 6% respectivement des exportations et des importations totales et 30% et 45% respectivement des exportations et des importations du secteur des services.

I.1. Evolution du solde commercial

L'examen de l'évolution des échanges extérieurs du secteur du transport montre qu'il dégage un déficit qui ne cesse de s'aggraver au cours des dernières années.

Graphique 1 : Evolution du solde des services par catégorie
(en millions de dollars)



Source : Chelem

En outre, l'analyse de la structure du déficit du secteur de transport par activité montre que celui-ci est principalement prédominé par le transport maritime fret et les autres services de transport maritime. Ces derniers concernent essentiellement la manutention du fret (le chargement et le déchargement des conteneurs), l'emmagasiner et l'entreposage, l'emballage et le remballage, les services de remorquage, le pilotage et l'aide à la navigation pour les transporteurs, l'entretien et le nettoyage du matériel de transport effectué dans les ports, les opérations de sauvetage et les commissions des agents intervenant dans le transport de fret.

Les autres activités de transport, comme le transport de passagers, contribuent, par contre, à l'atténuation du déficit global du transport puisqu'ils dégagent des excédents.

Tableau 1 : Structure du solde du secteur de transport (en %)

	2013	2014	2015	2016	2017
Solde du total de transport (en milliers de dollars)	-402670	-495330	-487861	-338403	-376867
Transport total	-100.0	-100.0	-100.0	-100.0	-100.0
Transports, fret, tous les modes	-182.3	-189.0	-159.1	-198.4	-187.5
Transports maritimes, fret	-248.9	-208.7	-171.4	-232.5	-222.0
Transports aériens, fret	-0.8	-1.2	-0.3	-2.0	-2.5
Autres modes de transport, fret	67.4	20.8	12.7	36.0	37.0
Transports, passagers, tous les modes	143.7	120.0	85.5	117.2	106.3
Transports maritimes, passagers	22.9	14.7	11.0	18.1	13.2
Transports aériens, passagers	119.2	104.7	74.3	98.8	92.5
Autres modes de transport, passagers	1.7	0.6	0.2	0.3	0.6
Transports, autres, tous les modes (autres que passagers et fret, postaux et de messagerie)	-62.5	-31.9	-27.1	-19.8	-19.6
Autres transports maritimes (autre que passagers et fret)	-51.6	-35.2	-34.0	-41.1	-36.4
Autres transports aériens (autre que passagers et fret)	-10.4	-0.8	2.3	12.3	9.2
Autres modes de transport (autres que passagers et fret)	-0.5	4.2	4.6	9.0	7.5
Services postaux et de messagerie	1.1	1.0	0.7	1.1	0.8

Source : Trade MAP.

I.2. Evolution des importations

Les importations du secteur de transport ont enregistré une diminution continue aux cours des dernières années sauf l'année 2017 durant laquelle elles ont augmenté suite, notamment, à la hausse des importations du « transport maritime de fret ».

En effet, le secteur du transport qui représente 44.6% du total des importations des services au cours de 2017 est prédominé par « le transport maritime de fret » qui accapare, à lui seul, plus de 67.5% du total du transport, suivi par « les autres services de transport maritime » (10.6%) et « aérien » (6.6%).

Tableau 2 : Structure des importations du secteur de transport de la Tunisie (en %)

	2013	2014	2015	2016	2017
Importations du secteur de transport (en milliers de dollars)	1676410	1658920	1374830	1292764	1359001
Part du secteur de transport dans le total des services	50.7	48.8	44.7	42.9	44.6
Transport	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Transports, fret, tous les modes	71.8	74.6	72.8	74.4	75.3
Transports maritimes, fret	64.4	67.0	65.3	66.8	67.5
Transports aériens, fret	2.8	2.9	2.8	2.9	2.9
Autres modes de transport, fret	4.6	4.8	4.7	4.8	4.8
Transports, passagers, tous les modes	5.5	5.4	5.1	5.7	5.6
Transports aériens, Passagers	5.5	5.4	5.1	5.7	5.6
Transports, autres, tous les modes (autres que passagers et fret, postaux et de messagerie)	22.5	19.8	21.9	19.7	19.0
Autres transports maritimes (autre que passagers et fret)	12.6	10.7	12.2	11.0	10.6
Autres transports aériens (autre que passagers et fret)	7.8	7.6	7.6	6.8	6.6
Autres modes de transport (autres que passagers et fret)	2.1	1.5	2.0	1.8	1.8
Services postaux et de messagerie	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2

Source : Trade MAP.

I.3. Evolution des exportations

Après une baisse durant les années 2013, 2014 et 2015, les exportations du secteur de transport ont enregistré une hausse en 2016 et 2017 imputable, principalement, à celle des « autres modes de transport, fret » et du « transport aérien de passagers ». Il est à noter que la structure des exportations par type de transport diffère de celle des importations. En effet elles sont prédominées par les recettes émanant du

« transport aérien de passagers » (43.2%), des « autres modes de transport, fret¹ » (20.9%) et des « autres transports aériens² » (12.7%) alors que les « transports maritimes, fret » n'en représentent qu'une faible part (8.3%).

Tableau 3 : Structure des exportations du secteur de transport (en %)

	2013	2014	2015	2016	2017
Exportations du secteur de transport (en milliers de dollars)	1273740	1163590	886969	954361	982134
Part du secteur de transport dans le total des services	26.4	24.6	26.9	29.4	30.0
Transport	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Transports, fret, tous les modes	36.9	25.9	25.3	30.5	32.2
Transports maritimes, fret	6.1	6.6	6.9	8.0	8.3
Transports aériens, fret	3.4	3.7	4.2	3.2	3.1
Autres modes de transport, fret	27.3	15.7	14.2	19.2	20.9
Transports, passagers, tous les modes	52.7	58.7	55.0	49.2	48.5
Transports maritimes, passagers	7.2	6.3	6.0	6.4	5.1
Transports aériens, passagers	45.0	52.2	48.8	42.7	43.2
Autres modes de transport, passagers	0.5	0.2	0.1	0.1	0.2
Transports, autres, tous les modes (autres que passagers et fret, postaux et de messagerie)	9.9	14.7	19.0	19.6	18.7
Autres transports maritimes (autre que passagers et fret)	0.3	0.3	0.3	0.3	0.7
Autres transports aériens (autre que passagers et fret)	7.0	10.4	13.1	13.6	12.7
Autres modes de transport (autres que passagers et fret)	2.6	3.9	5.7	5.7	5.3
Services postaux et de messagerie	0.5	0.6	0.7	0.6	0.5

Source : Trade MAP.

La faiblesse des recettes d'exportation du transport maritime et sa prépondérance dans les dépenses d'importation ont engendré un déficit qui ne cesse de s'aggraver affectant de façon inéluctable la compétitivité et l'intégration de la Tunisie dans les chaînes de valeur mondiales.

Partant, il apparaît judicieux de voir avec plus de détails le secteur du transport maritime tunisien et ses performances, notamment dans une optique comparative aussi bien avec un ensemble de pays concurrents qu'avec d'autres pays leaders en la matière.

^{1/} Transport terrestre et ferroviaire.

^{2/} Les autres services de transport aérien recouvrent les services de transport auxiliaires et annexes. Il s'agit, par exemple, de la manutention du fret (chargement et déchargement), l'emmagasiner et l'entreposage, l'emballage et le remballage, les services de remorquage, de pilotage, l'entretien et le nettoyage du matériel de transport effectués dans les aéroports, les opérations de sauvetage et les commissions des agents intervenant dans le transport de passagers et de fret.

II. Le transport maritime : caractéristiques et performances compétitives

II.1. Caractéristiques du transport maritime

Le transport maritime joue un rôle principal dans le développement et la promotion du commerce extérieur de la Tunisie. En effet, en 2017, plus de 95% de nos échanges extérieurs se sont effectués par voie maritime à travers 8 ports de commerce ouverts au trafic international. Il s'agit des ports de Bizerte, de la Goulette, de Rades, de Sousse, de Sfax, de Gabès, de Zarzis et de Skhira, via lesquels ont transité près de 30 millions de tonnes de marchandises.

Tableau 4 : Caractéristiques des ports de commerce de la Tunisie en 2017

Port de	Poids dans le trafic maritime national	Nombre de quais	Spécialité
Bizerte	17%	12	Dominé par le trafic pétrolier
Rades	24%	11	Spécialisé principalement dans le trafic des conteneurs et des unités roulants
La Goulette	2%	10	Principalement le trafic des passagers et des croisiéristes
Sousse	8%	7	Le trafic des marchandises diverses
Sfax – Sidi Youssef	16%	15	Port polyvalent: céréales, divers...
Skhira	19%	3	Port pétro-chimiquier
Gabes	11%	8	Port industriel traitant le trafic des produits chimiques
Zarzis	3%	5	Traite le trafic pétrolier et le sel marin

Source : rapport de l'Office de la Marine Marchande et des Ports (OMMP), 2017.

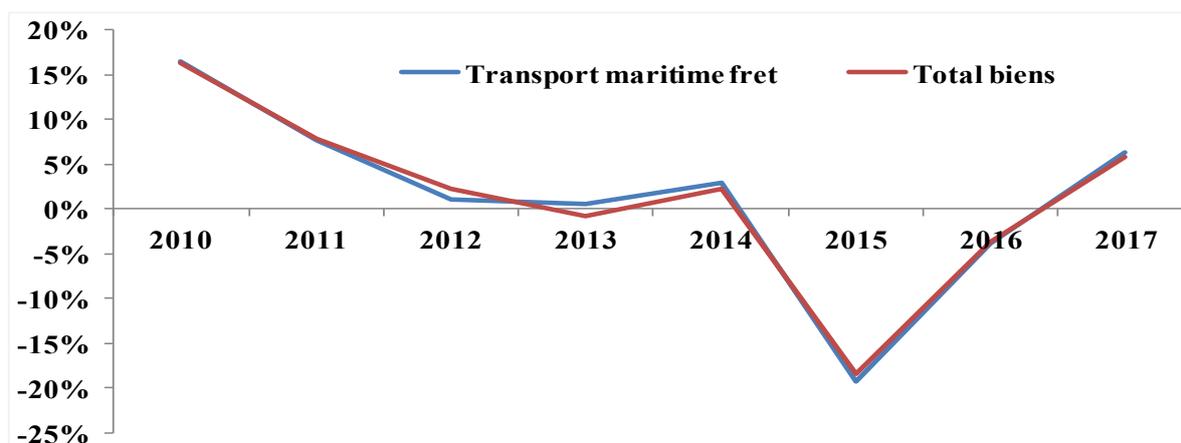
Par ailleurs, le secteur du transport maritime et des ports tunisiens dispose de 35 lignes maritimes régulières. Il renferme près de 560 entreprises qui exercent dans les professions maritimes, transitaires et portuaires et occupe 6000 emplois directs.

Une dépendance par rapport aux armateurs non résidents

Cependant et selon une étude effectuée par le ministère du transport, la flotte maritime nationale en 2016, qui se compose de 8 navires de commerce en propriété et de 3 navires affrétés à temps, n'assure le transport que de 11% seulement du trafic maritime commercial; le reste se faisant par des transporteurs non résidents. Ceci explique l'augmentation des importations du transport maritime fret par rapport aux exportations. (En 2017, les recettes du transport maritime fret ne couvrent que 9% seulement de ses dépenses).

Dans ce cadre, la comparaison de la croissance des importations des biens et de celle des services du « transport maritime fret » montre qu'elles présentent des tendances de même allure laissant apparaître une interdépendance claire entre les deux. Ceci est expliqué par la dépendance de la Tunisie vis-à-vis des armateurs étrangers, l'obligeant, ainsi, à prendre en charge les frais de transport des marchandises importées³.

Graphique 2 : Croissance des importations de biens et des services du transport maritime fret



Source : Trade MAP.

II.2. Performances compétitives du transport maritime

A l'échelle mondiale, le transport maritime, qui assure plus de 90% du trafic de marchandises, joue un rôle fondamental dans le dynamisme du commerce international et constitue un facteur déterminant de compétitivité et un vecteur stratégique dans les chaînes de valeur mondiales.

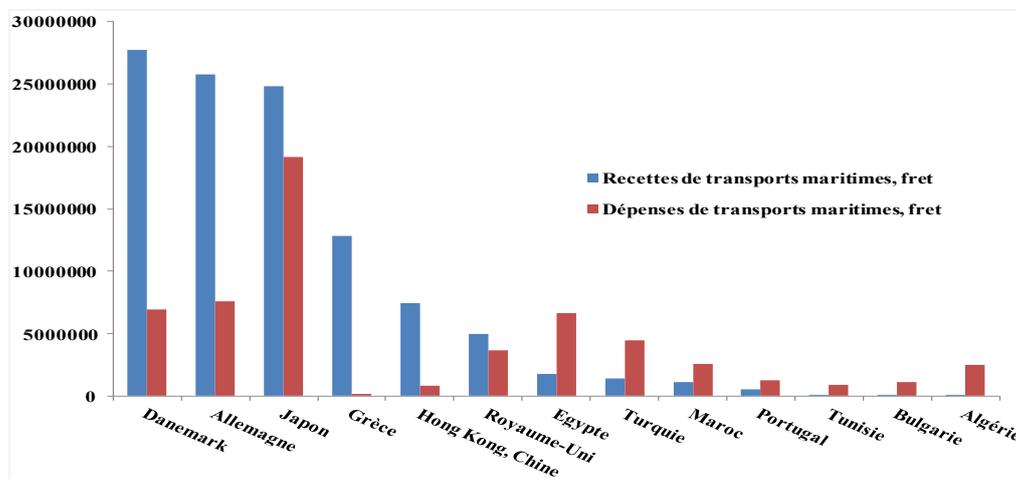
Un déficit permanent du secteur

La Tunisie dispose, pour le secteur de transport maritime fret, d'un solde déficitaire reflétant, de la sorte, l'importance des dépenses de ce secteur par rapport à ses recettes. Si ce constat est vrai pour certains pays concurrents à l'instar de la Bulgarie, du Portugal et de certains pays méditerranéens (Turquie, Algérie, Maroc et Egypte), il est tout à fait le contraire pour les pays leaders. Il s'agit des premiers pays d'armement de bateaux commerciaux dans le monde à savoir le Danemark,

^{3/} Dans la balance de paiement, les marchandises exportées sont évaluées franco à bord (f.a.b.) et les marchandises importées sont évaluées (c.a.f.) donc, c'est le pays importateur qui supporte les frais de transport.

l'Allemagne, le Japon, la Grèce, le Hong Kong (Chine) et le Royaume-Uni disposant, évidemment, d'excédents.

**Graphique 3 : Recettes et dépenses de transport maritime fret en 2017
(En milliers de dollars)**



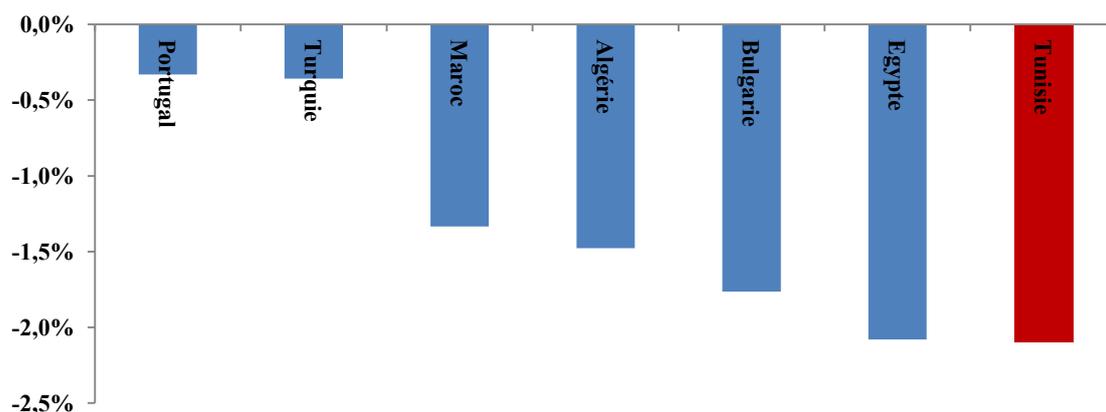
Source : Trade MAP.

De plus, il est à souligner que les frais de transport maritime, pour ces pays, ont connu une nette baisse, laissant déduire les efforts déployés par ceux-ci pour le développement de ce secteur. Ceci est d'autant plus vrai que la CNUCED montre dans ses études qu'en dépit de l'importance des frais de transport dans les coûts commerciaux les pays avancés dépensent beaucoup moins pour le transport des importations de leurs marchandises que les pays les moins avancés. En effet, ces frais s'élèvent à 11% pour les premiers, contre 21% pour les deuxièmes. Un tel constat est compréhensible étant donné que ces derniers disposent de ports moins performants, d'infrastructures inadéquates, d'économies d'échelle limitées et de marchés de transport moins concurrentiels.

Des performances bien en deçà des pays concurrents

L'analyse du solde commercial du secteur de transport maritime fret en pourcentage du PIB montre que la Tunisie dégage un déficit relativement plus important que les pays concurrents retenus.

Graphique 4 : Solde du transport maritime fret en pourcentage du PIB pour la Tunisie et ses concurrents en 2017



Sources : Trade MAP & WDI.

Une flotte à développer

Le transport maritime, qui fait partie intégrante de l'économie mondiale, est un réseau de navires spécialisés, de ports et d'infrastructures assurant la liaison entre les usines, les terminaux, les centres de distribution et les marchés.

L'analyse comparative de la composition de la flotte de la Tunisie par rapport à certains pays concurrents au cours de l'année 2017 montre qu'elle est prédominée par les navires de charge classique pour la Jordanie, par les porte-conteneurs pour le Maroc et le Portugal, par les vraquiers pour l'Afrique du Sud et l'Egypte et par les autres navires pour l'Algérie et la Tunisie.

Absence totale de porte-conteneurs pour la Tunisie

Il est à souligner que les navires porte-conteneurs constituent le principal moyen de transport maritime de fret dans les ports de commerce. Ces navires assurent le transport d'environ un tiers du commerce mondial de marchandises par les lignes maritimes régulières alors que leur nombre ne dépasse pas les 10% de la flotte marchande mondiale. Un tel constat explique la performance de ce type de navires dans le transport des marchandises.

Par ailleurs, le mode de transport par navires porte-conteneurs règne en maître sur le marché de la ligne régulière. Il bénéficie de la simplicité de son système, de son caractère multimodal, d'une bonne garantie contre les risques de vol ou des dégâts et de la standardisation mondiale. C'est pourquoi certains pays n'ont cessé de moderniser leur flotte pour développer ce type de transport à l'instar du Maroc, du

Portugal, de la Turquie et de l’Égypte alors que la Tunisie a un manque total pour ce type de transport et dispose encore d’une flotte classique qui nécessite une modernisation pour la rendre plus compétitive et mieux adaptable aux besoins du marché. Ceci est d’autant plus urgent qu’il y a un risque de disparition⁴ de la flotte nationale, vu le manque de son développement et de sa dépendance vis-à-vis des armateurs étrangers dans les échanges extérieurs.

Rappelons, à ce niveau, que l’Égypte et le Maroc qui disposent de navires porte-conteneurs pour un tonnage respectivement de 149308 et 101187 de port en lourd⁵ en 2018, ont commencé d’acquérir ce type de transport depuis 1999 pour l’Égypte et 1986 pour le Maroc, alors que la Tunisie, qui bénéficie d’un emplacement géographique similaire, ne dispose pas encore de ce type de navires.

Tableau 5 : Structure de la flotte de la Tunisie et de ses concurrents par type de navires

	Flotte totale (Milliers de tonnes de port en lourd)		Pétroliers		Vraquiers ⁶		Navires de charge classique ⁷		Porte-conteneurs		Autres ⁸ navires	
	2005	2018	2005	2018	2005	2018	2005	2018	2005	2018	2005	2018
Portugal	1757	19389	63%	4%	13%	31%	12%	3%	2%	59%	10%	2%
Turquie	7048	7741	14%	25%	58%	34%	22%	18%	4%	16%	2%	7%
Égypte	1644	1549	23%	14%	45%	58%	20%	6%	4%	10%	8%	12%
Maroc	387	178	29%	7%	0%	0%	17%	5%	21%	57%	33%	31%
Algérie	913	640	5%	3%	32%	0%	15%	17%	0%	4%	49%	76%
Bulgarie	1151	106	3%	7%	79%	32%	10%	48%	7%	0%	1%	14%
Tunisie	133	313	59%	42%	20%	0%	2%	18%	0%	0%	19%	40%
Jordanie	211	99	0%	3%	25%	0%	59%	89%	8%	0%	8%	9%
Afrique du Sud	104	429	3%	5%	0%	84%	0%	0%	29%	0%	68%	11%

Source : CNUCED.

^{4/} D’après une étude réalisée par le ministère de transport de la Tunisie en 2016.

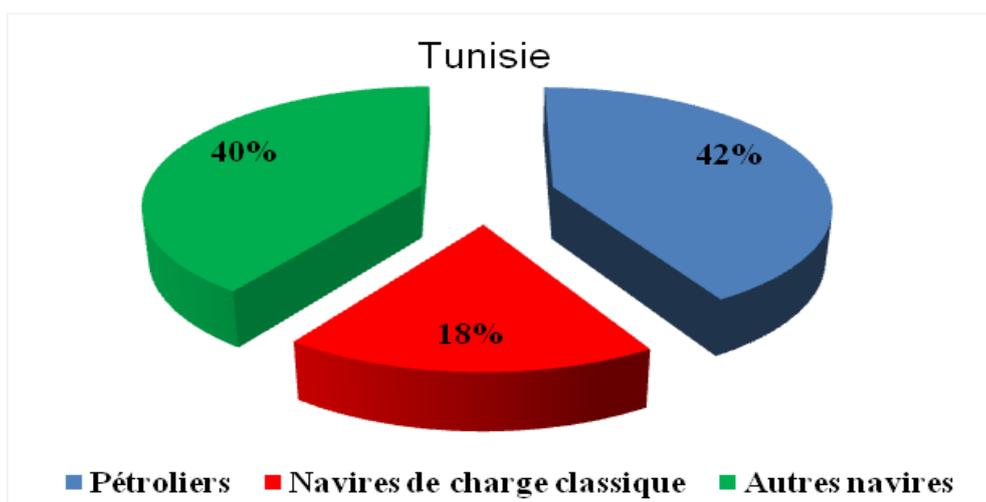
^{5/} Le port en lourd d’un navire représente le chargement maximal qu’il peut emporter.

^{6/} Ils transportent des marchandises solides en vrac comme des granulas, des céréales, du charbon, etc.

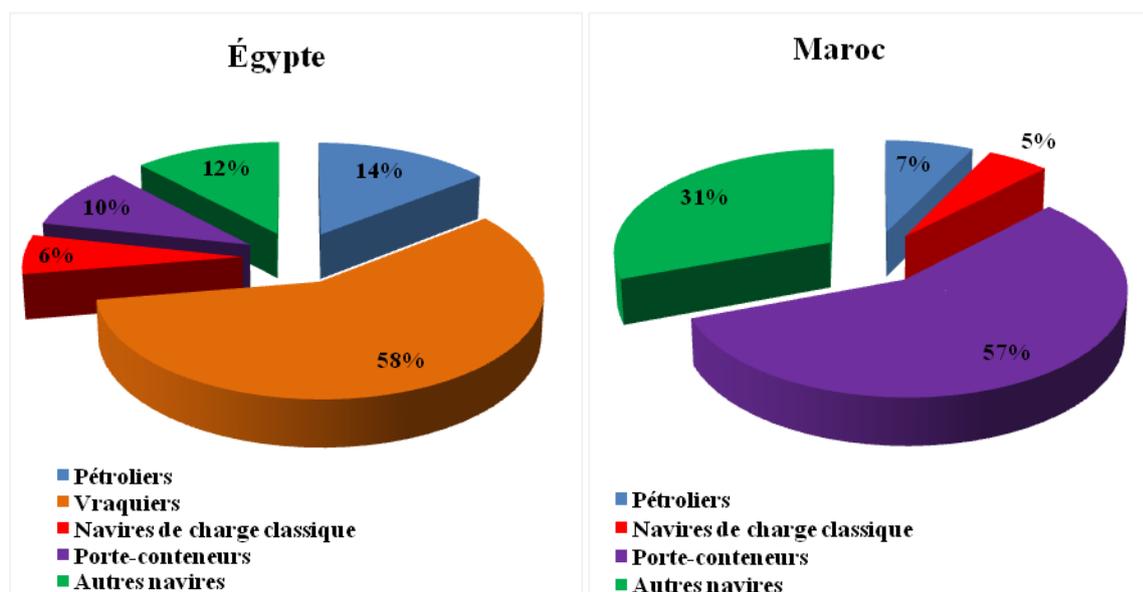
^{7/} Navires polyvalents et navires liés à un projet, navires rouliers

^{8/} Transporteurs de gaz de pétrole liquéfié, de gaz naturel liquéfié, de produits chimiques à vocation multiple, navires citernes, navires frigorifiques, ravitailleurs de plateformes de forage, remorqueurs, dragues, navires de croisières, transbordeurs, autres navires que navires de charge.

Graphique 5 : Structure de la flotte par grandes catégories de navires pour la Tunisie, l'Égypte et le Maroc en 2018



Source : CNUCED



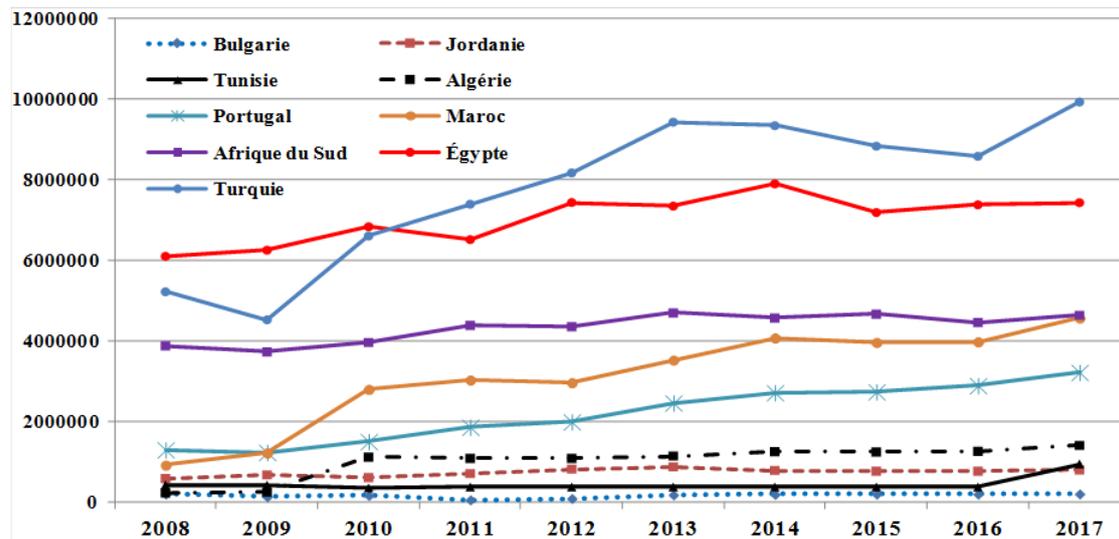
Source : CNUCED

Un niveau de trafic conteneurisé faible

Le trafic conteneurisé⁹ dans les ports (mesurés en équivalent vingt pieds EVP) des différents pays de l'échantillon montre que la Tunisie dispose en 2017 d'un niveau de trafic relativement faible (947132) si on le compare à certains concurrents comme l'Égypte (7430000), la Turquie (9927385), l'Afrique du Sud (4634900) et le Maroc (4570000).

^{9/} L'usage du conteneur dans le transport de marchandises, principalement dans le transport maritime.

**Graphique 6 : Trafic de conteneurs dans les ports
(EVP : Unités Equivalents Vingt pieds)**



Source : La Banque Mondiale.

La faiblesse des infrastructures et des services portuaires et maritimes en Tunisie serait derrière sa modeste participation dans les échanges commerciaux maritimes. De ce fait, la Tunisie devrait améliorer son niveau de trafic conteneurisé par le recours à certaines réformes au niveau de l'aménagement des ports et terminaux ainsi que par l'amélioration des conditions de travail sur les quais.

Une faible connectivité des ports tunisiens au réseau mondial de transport maritime régulier

Pour mesurer le niveau d'accès d'un pays côtier aux marchés étrangers, la CNUCED a établi depuis 2004 un indice appelé « indice de connectivité du transport maritime régulier ». Ce dernier est construit à partir de 5 éléments qui rendent compte de la mise en service de porte-conteneurs par des compagnies de transport maritime régulier dans les ports d'escale d'un pays. Il s'agit i) du nombre de navires, ii) de la capacité de charge des conteneurs de ces navires, iii) du nombre de compagnies assurant les services de transport en exploitant leurs propres navires, iv) du nombre de services fournis et v) de la taille (en EVP) du plus grand navire mis en service.

L'indice de la Tunisie s'avère trop faible par rapport à celui des pays retenus, à l'exception de la Bulgarie et de l'Algérie. Ceci, montre la faiblesse de la connectivité des ports tunisiens au réseau mondial de transport maritime régulier. Un tel constat est compréhensible eu égard à la déficience du renouvellement et de la

modernisation de la flotte tunisienne ainsi qu'au manque de développement des ports dont la gestion et l'organisation ne répondent pas aux standards internationaux.

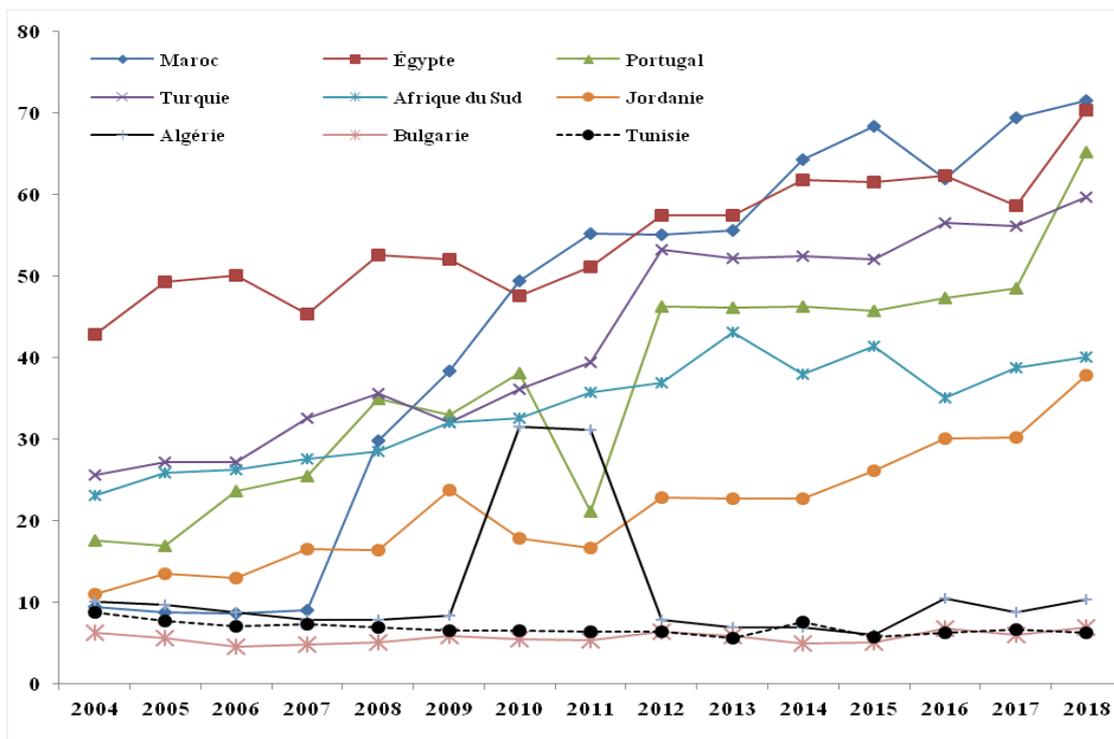
Tableau 6 : Indice de connectivité des transports maritimes réguliers

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Maroc	9.39	8.68	8.54	9.02	29.79	38.4	49.36	55.13	55.09	55.53	64.28	68.28	61.89	69.35	71.5
Égypte	42.86	49.23	50.01	45.37	52.53	51.99	47.55	51.15	57.39	57.48	61.76	61.45	62.3	58.65	70.28
Portugal	17.54	16.84	23.55	25.42	34.97	32.97	38.06	21.08	46.23	46.08	46.28	45.71	47.28	48.43	65.13
Turquie	25.6	27.09	27.09	32.6	35.64	31.98	36.1	39.4	53.15	52.13	52.37	51.97	56.46	56.13	59.69
Afrique du Sud	23.13	25.83	26.21	27.52	28.49	32.07	32.49	35.67	36.83	43.02	37.91	41.41	35.01	38.71	40.11
Jordanie	11	13.42	12.98	16.46	16.37	23.71	17.79	16.65	22.75	22.68	22.63	26.15	30.03	30.24	37.8
Algérie	10	9.72	8.7	7.86	7.75	8.37	31.45	31.06	7.8	6.91	6.94	5.92	10.47	8.8	10.36
Bulgarie	6.17	5.61	4.47	4.83	5.09	5.78	5.46	5.37	6.36	5.89	4.98	5.01	6.82	6.02	6.83
Tunisie	8.76	7.62	7.04	7.23	6.95	6.52	6.46	6.33	6.35	5.59	7.52	5.71	6.27	6.61	6.3

Source : CNUCED.

Cette faible connectivité est à mettre en exergue. En effet et contrairement à la majorité des pays concurrents, l'examen de l'évolution de l'indice de connectivité entre 2004 et 2018 montre que la Tunisie ne s'est pas améliorée mais a plutôt reculé alors que le Maroc et, à un degré moindre, la Jordanie, qui avaient des indices comparables aux nôtres, ont enregistré des performances remarquables au cours de la dernière décennie. A ce titre et comme l'illustre le graphique ci dessous, le Maroc, exploitant au mieux sa situation géographique à l'extrémité du continent, a pu améliorer de façon remarquable sa connectivité notamment avec l'UE et l'Afrique et dispose en 2018 de l'indice le plus élevé par rapport aux reste des pays concurrents retenus.

Graphique 7 : Indice de connectivité des transports maritimes réguliers pour l'année 2018

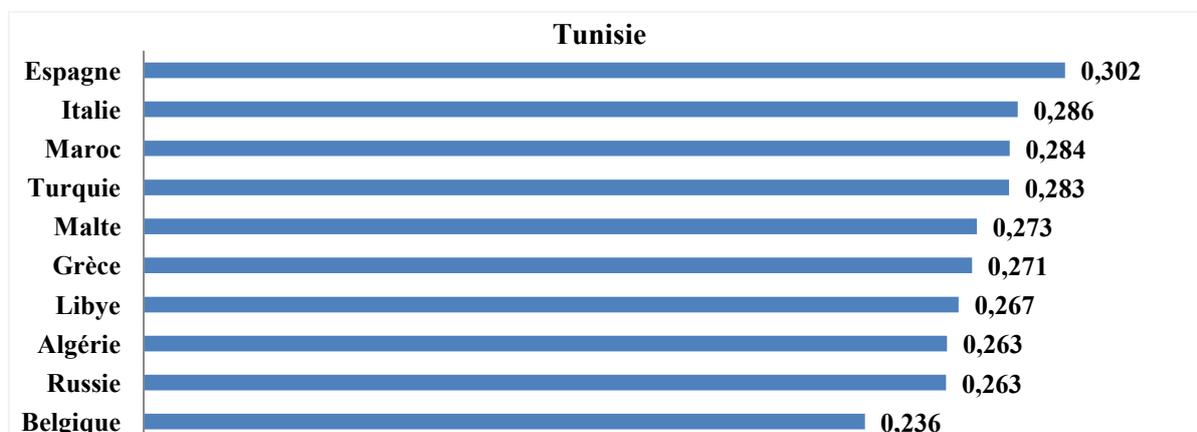


Source : CNUCED.

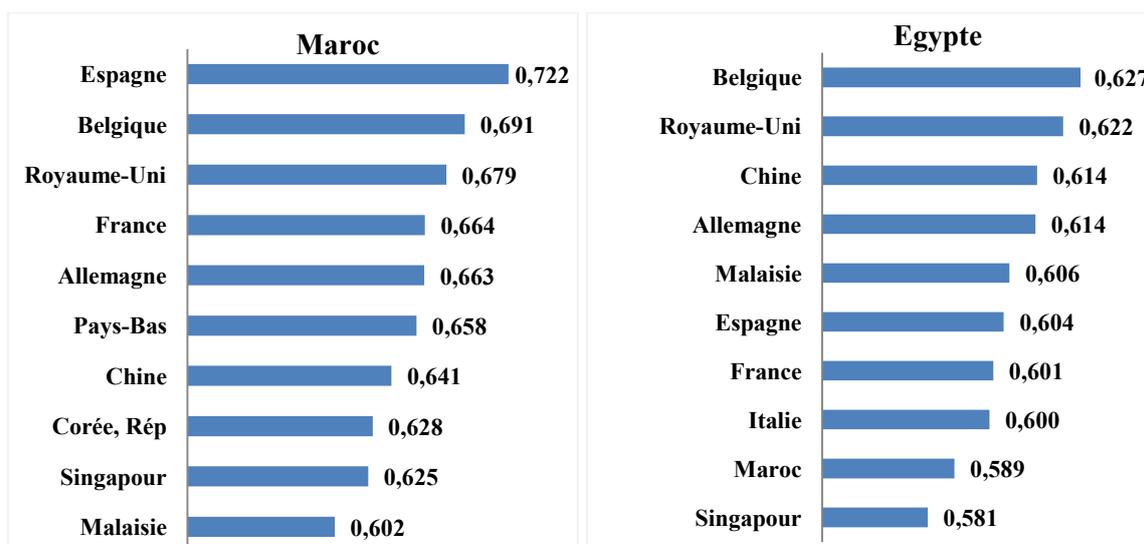
...et aussi une faible connectivité bilatérale des transports maritimes réguliers

L'analyse de l'indice de connectivité bilatérale des transports maritimes réguliers pour les dix premiers partenaires indique que la Tunisie dispose d'un indice trop faible ne dépassant pas 0.302, alors que celui du Maroc et de l'Égypte sont beaucoup plus importants oscillant entre 0.602 et 0.722, pour le premier, et entre 0.581 et 0.627 pour le second.

Graphique 8 : Indice de connectivité bilatérale des transports maritimes réguliers de la Tunisie* (les dix premiers partenaires en 2018)



**Graphique 9 : Indice de connectivité bilatérale des transports maritimes réguliers*
(Les dix premiers partenaires en 2018)**



Source: CNUCED.

* : Cet indice varie de 0 à 1. Plus il se rapproche de 1 plus la connectivité bilatérale des transports maritimes réguliers est importante.

A la lumière de ce qui précède, il ressort que la faiblesse des infrastructures et des services portuaires et maritimes seraient derrière leur modeste participation dans les échanges commerciaux maritimes et la faible connectivité des ports tunisiens au réseau mondial de transport maritime régulier. Cependant ces facteurs ne sont pas les seuls déterminants des performances en matière de transport, mais bien d'autres, ayant trait à la logistique dans ses différentes dimensions, impactent les performances compétitives de la Tunisie dans ce domaine. D'où l'intérêt de voir, dans ce qui suit, comment se positionne la Tunisie en matière de logistique et quelle est la perception qui lui est portée en la matière.

III. La logistique dans le transport de marchandises

Une logistique efficace constitue un élément déterminant de la compétitivité des opérations de transport international depuis l'usine de fabrication jusqu'à la livraison finale. Il peut y avoir parfois quelques difficultés en cas d'une mauvaise coordination des horaires, des retards douaniers, des normes incompatibles ou d'insuffisance de renseignements...etc. De ce fait, les services logistiques aident à résoudre ces problèmes en réduisant les coûts de transport. En outre, une performance adéquate de la logistique et du transport permet de renforcer la participation des pays aux chaînes de valeur mondiales et leur intégration commerciale dans le monde.

La consolidation de l'efficacité du système logistique ainsi que la réduction du coût de la logistique et l'amélioration du classement de la Tunisie dans le rapport de la Banque Mondiale sur la performance logistique figurent parmi les grandes orientations de l'économie nationale.

Il est à rappeler que la Banque Mondiale publie, dans son rapport biennal¹⁰, un indice composite IPL (Indice de performance logistique) dont l'objectif est d'identifier les défis qu'il faut relever et les opportunités que peuvent saisir les pays en matière de logistique commerciale. Cet indice est calculé sur la base de six facteurs clés :

- l'efficacité du processus de dédouanement (rapidité, simplicité et prévisibilité des formalités) par les organismes de contrôle des frontières, y compris les douanes;
- la qualité de l'infrastructure commerciale et des transports (ports, chemins de fer, routes, technologies de l'information);
- la facilité d'obtenir des prix compétitifs sur les expéditions;
- la compétence et la qualité des services logistiques (opérateurs de transport, transitaires);
- la capacité de suivre et de retrouver les envois;
- la fréquence à laquelle les expéditions atteignent leurs destinataires dans les délais fixés (la ponctualité et le respect des délais de livraison prévus).

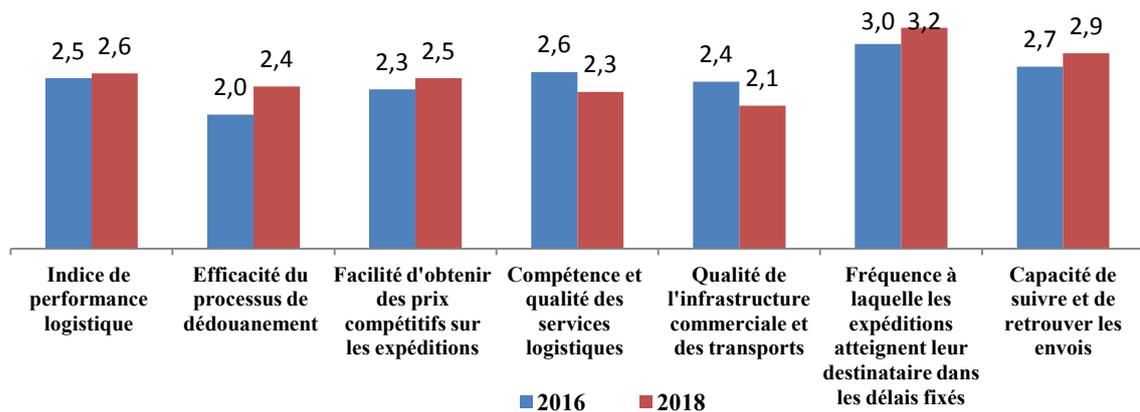
La Tunisie occupe la 105^{ème} position mondiale et la 15^{ème} position en Afrique dans l'IPL 2018

Selon ce rapport, la position de la Tunisie en matière de performance logistique demeure modeste, bien qu'elle ait connu une légère amélioration en 2018 (105^{ème} sur 160 pays et 15^{ème} en Afrique avec un indice en 2018 de 2.6/5). Certes, des améliorations sont relevées au niveau de la majorité des facteurs à l'exception de la « compétence et qualité des services logistiques » et de la « qualité de l'infrastructure commerciale et des transports », mais elles restent insuffisantes pour hisser le classement de la Tunisie à un rang supérieur.

¹⁰«Connecting to compete 2018 : Trade logistics in the global economy»
[Logistics Performance Index 2018 \(worldbank.org\)](http://www.worldbank.org)

Les données sont basées sur une enquête menée auprès de plus de 1000 professionnels. L'indice IPL couvre 160 pays et varie de 1 à 5. Plus il se rapproche de 5, plus le pays est jugé performant en matière de logistique.

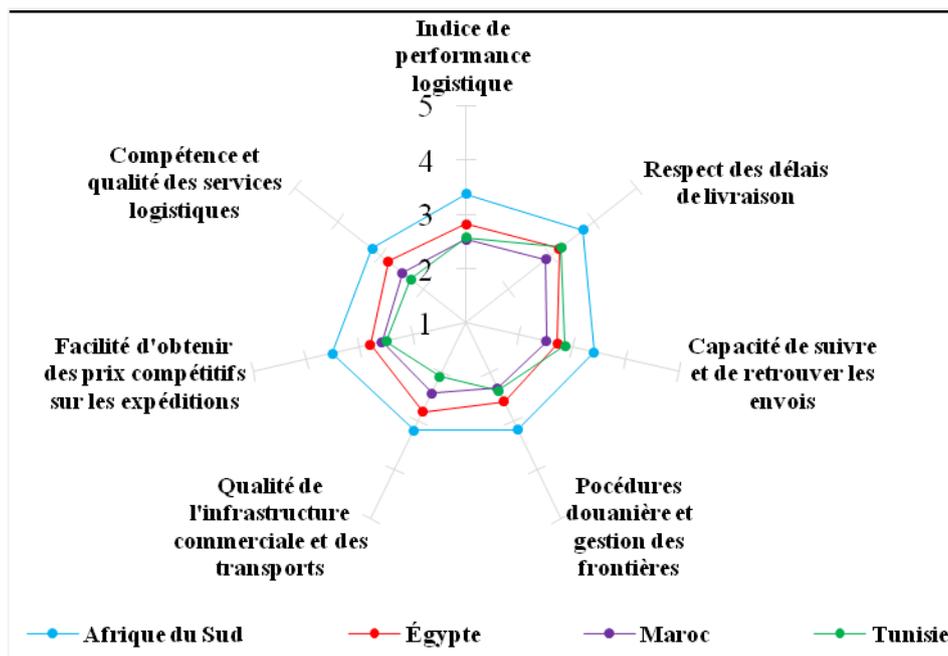
Graphique 10 : Indice de performance logistique (IPL) de la Tunisie



Source : Banque Mondiale.

Dans une optique de comparaison, la Tunisie est mal classée par rapport aux autres pays africains comme l'Afrique du Sud (33^{ème} position mondiale et première position continentale) et l'Égypte (67^{ème} position mondiale et 4^{ème} position continentale).

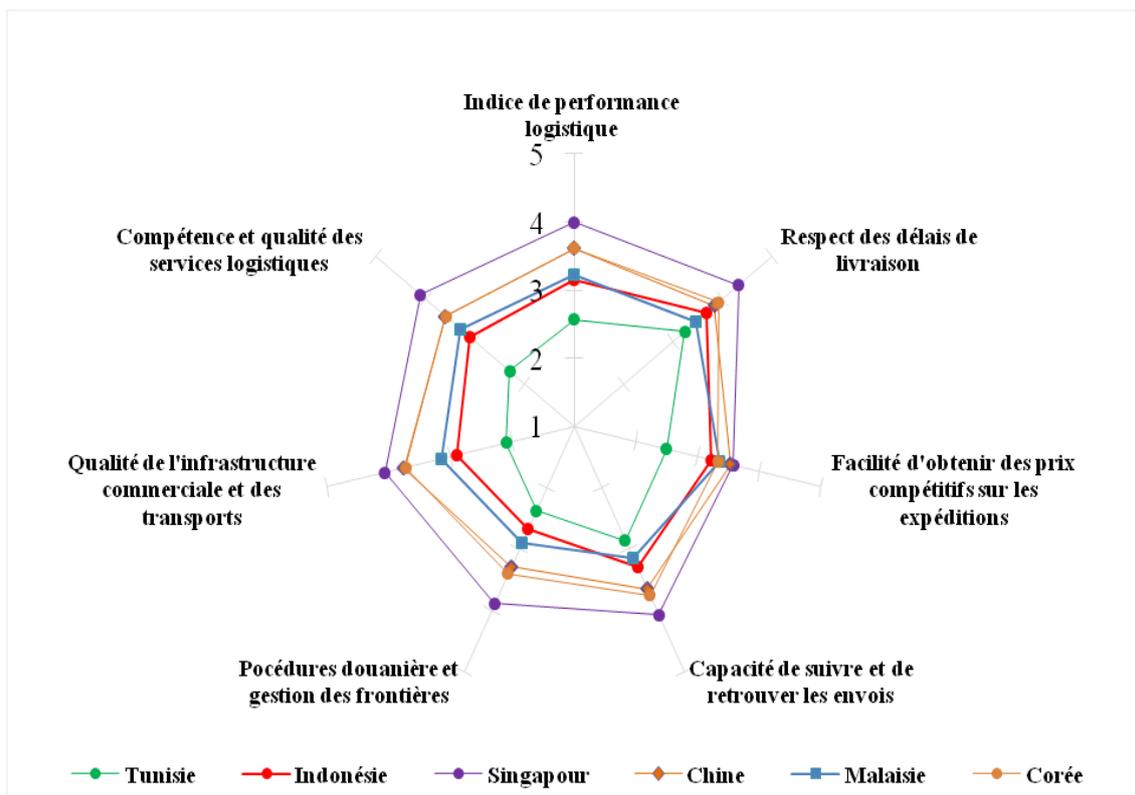
Graphique 11 : Positionnement de la Tunisie par rapport aux pays africains selon l'IPL 2018



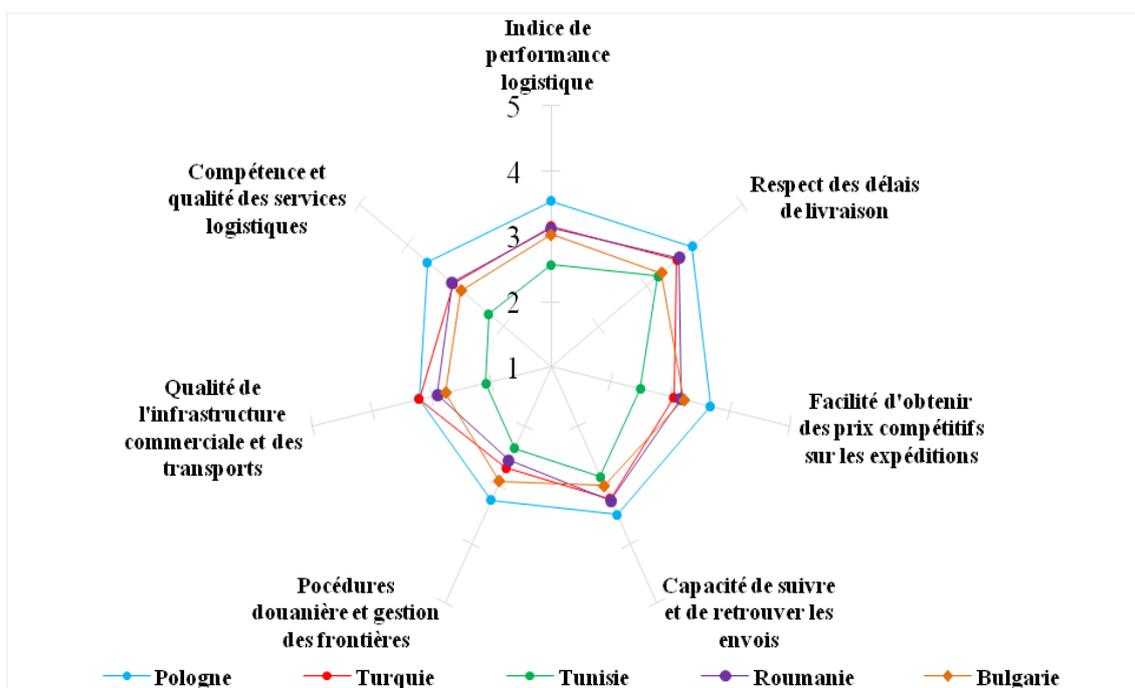
Source: Banque Mondiale.

Il est également à souligner que la Tunisie reste mal positionnée par rapport aux concurrents asiatiques, à ceux de l'Europe de l'Est et à la Turquie.

Graphique 12 : Positionnement de la Tunisie par rapport aux pays asiatiques selon l'IPL 2018



Graphique 13 : Positionnement de la Tunisie par rapport aux pays de l'Europe de l'Est et de la Turquie selon l'IPL 2018



Source: Banque Mondiale

Les services logistiques du transport maritime sont peu sophistiqués

Malgré l'importance du transport de marchandises par voie maritime en Tunisie qui représente plus de 95% des échanges extérieurs, les services logistiques du transport maritime sont peu sophistiqués et tardent à se développer. En effet, lors des deux dernières décennies, le trafic de marchandises a enregistré une augmentation importante alors que l'infrastructure portuaire demeure modeste et non modernisée. Les ports tunisiens sont de plus en plus saturés et souffrent d'un manque d'équipements, d'une absence d'infrastructure logistique adéquate et de services connexes médiocres. Un tel constat est confirmé par le rapport 2019 de Davos qui classe la Tunisie au 95^{ème} rang en matière d'efficacité des services portuaires. Ce classement demeure retardé par rapport aux pays concurrents retenus à l'instar du Maroc (24^{ème}) et de l'Egypte (41^{ème}).

Tableau 7 : Classement en 2019 de la Tunisie et de certains concurrents en matière d'efficacité des services portuaires

Pays	Rang
Maroc	24
Portugal	36
Turquie	44
Egypte	46
Afrique du Sud	50
Pologne	51
Jordanie	60
Algérie	82
Tunisie	95

Source: Forum Economique Mondial 2019

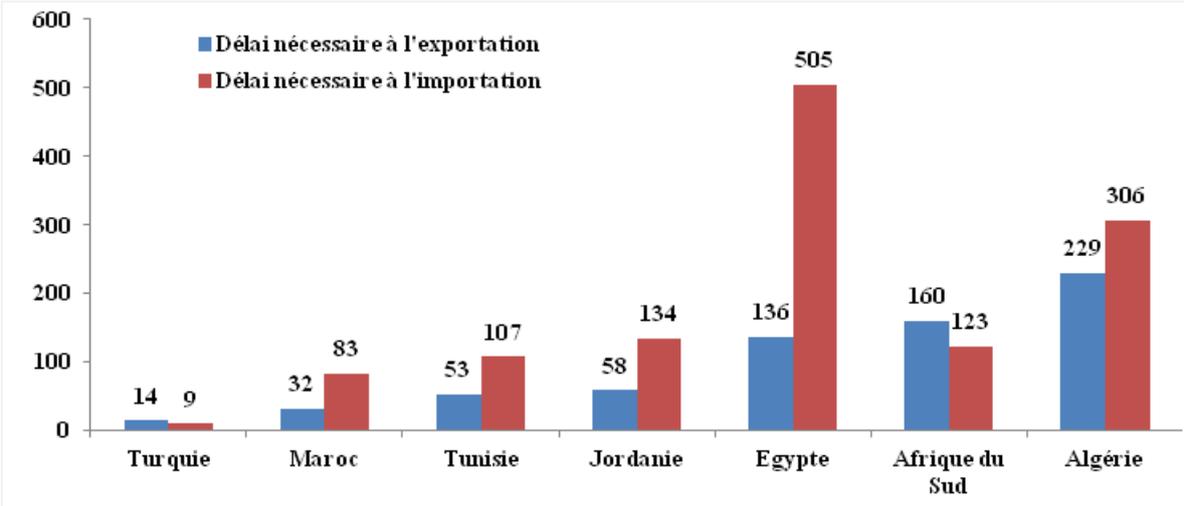
Un manque d'espace de stockage

En outre, l'infrastructure portuaire tunisienne n'est pas adaptée aux standards européens qui indiquent que 100ha de surface sont nécessaires pour le traitement de 500000 conteneurs EVP¹¹. En effet, le port de Rades qui assure plus de 70% du transport de marchandises, occupe seulement une surface de 50ha pour le traitement de plus de 400000 conteneurs EVP (soit 62.5% des besoins). De ce fait, le manque d'espace de stockage entraîne la complication de la gestion dans les ports, l'allongement des délais à l'importation et à l'exportation des marchandises et la hausse des coûts des échanges commerciaux.

¹¹ / Equivalent Vingt Pieds : unité de mesure standard des conteneurs

Dans le même registre, le rapport de Doing Business de 2019 fait ressortir que le nombre moyen d'heures nécessaires pour se conformer à toutes les procédures requises pour exporter les marchandises est relativement élevé en Tunisie comparativement au Maroc et à la Turquie mais inférieur par rapport au reste des pays retenus.

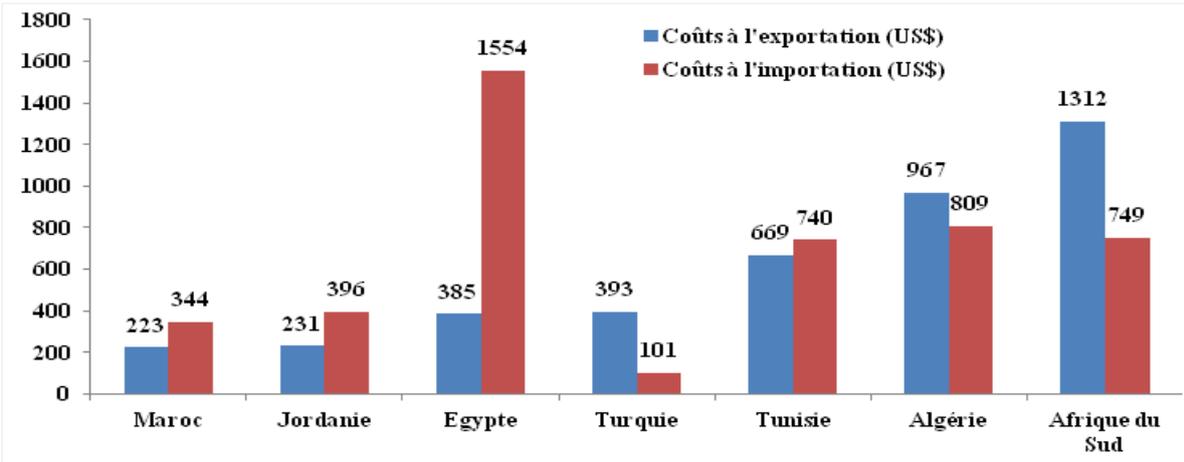
Graphique 14 : Délai nécessaire à l'exportation/importation (heures)



Source: Doing Business 2019.

Pour les coûts à l'exportation, ceux de la Tunisie sont les plus élevés comparativement à la majorité des concurrents retenus à l'exception de l'Algérie et de l'Afrique du Sud.

Graphique 15 : Coûts à l'exportation/importation (en US\$)



Source : Doing Business 2019.

Conclusion

En somme, le développement des échanges commerciaux de la Tunisie, sur les décennies passées, a engendré un besoin grandissant en matière de transport maritime (infrastructure et matériels) et de logistique. Ce besoin devrait augmenter d'avantage, notamment, avec l'orientation de la Tunisie vers de nouveaux partenaires commerciaux comme les pays d'Afrique et son intégration dans les chaînes de valeur mondiales. Or, les performances du secteur du transport maritime et logistique, qui constitue un secteur vital pour l'économie tunisienne, sont encore modestes et en dessous de ses potentialités. Un tel constat est compréhensible eu égard à l'absence d'une infrastructure logistique adéquate. Cette absence est liée notamment au retard accusé dans la mise en place du port en eaux profondes d'Enfidha et des plateformes logistiques, aux services portuaires qui sont loin des normes internationales en termes de rendement et de délai de séjour, et au manque de coordination entre les parties prenantes concernées.

De ce fait, la Tunisie devrait restructurer et dynamiser ce secteur par la modernisation et le développement des infrastructures portuaires, par la promotion et le développement de la flotte maritime nationale et par la mise à jour du cadre réglementaire et son adéquation avec les exigences du transport maritime et des conventions internationales. D'autres actions sont aussi requises. Il s'agit de la simplification et facilitation des procédures administratives et commerciales et de la bonne formation du personnel du secteur pour bien maîtriser les nouvelles techniques de la logistique et du transport.

Les faiblesses	Les recommandations
<ul style="list-style-type: none"> - L'importance du déficit du secteur de transport notamment maritime. - L'absence de navires porte-conteneurs et dépendance de la Tunisie vis-à-vis des armateurs étrangers dans les échanges extérieurs. - La faiblesse du niveau de trafic conteneurisé dans les ports tunisiens comparativement à certains pays concurrents. - La faiblesse de la connectivité des ports tunisiens au réseau mondial de transport maritime régulier. - Les services portuaires sont loin des normes internationales en termes de rendement et de délai de séjour avec le manque de coordination entre les parties prenantes concernées. - La hausse des coûts des échanges commerciaux. - L'allongement des délais à l'importation et à l'exportation des marchandises. - L'infrastructure portuaire demeure modeste et non modernisée et souffre d'un manque d'espace de stockage ce qui entraîne la complication de la gestion dans les ports. - Les services logistiques du transport maritime sont peu sophistiqués et tardent à se développer. 	<ul style="list-style-type: none"> - L'amélioration du niveau de trafic conteneurisé par le recours à certaines réformes à l'aménagement des ports et terminaux existants, ainsi que l'amélioration des conditions de travail sur les quais. - La modernisation et le développement de la flotte maritime nationale - La mise à jour du cadre réglementaire et son adéquation avec les exigences du transport maritime et des conventions internationales. - La maîtrise des nouvelles techniques et la modernisation des modes de gestion portuaire. - La mise en place du port en eaux profondes. - La modernisation et le développement des infrastructures portuaires y compris l'installation des plateformes logistiques.

Bibliographie

- Banque Mondiale, «Connecting to compete 2018: trade logistics in the global economy - the logistics performance index and its indicators».
- Etudes économiques de l'OCDE: Tunisie (Mars 2018).
- Banque Mondiale, République tunisienne Livre Blanc relatif au secteur des transports et de la logistique (Mai 2016).
- Institut Tunisien Des Etudes Stratégiques (ITES), «Le développement de l'économie bleue de demain en Tunisie: une vraie et forte dynamisation de l'économie nationale».
- OCDE, « Promouvoir l'investissement dans la chaîne logistique en Tunisie: le rôle des politiques publiques».
- Bulletin de la Banque de France 2^{ème} trimestre 1995 – Supplément Études, «Les services dans la balance des paiements 1985-1994».
- CNUCED, «Challenges faced by developing countries in competition and regulation in the maritime transport sector».
- The Global Competitiveness Report 2019.
- World Bank Group, Doing business 2020.
- Rapport de l'Office de la Marine Marchande et des Ports (OMMP), 2017.

Tél : (+216) 71 802 044
Fax : (+216) 71 787 034
E-mail : contact@itceq.tn
27, Rue du Liban
1002 - Tunis Belvédère
www.itceq.tn