

REPUBLIQUE TUNISIENNE
MINISTERE DU TRANSPORT
DIRECTION GENERALE DES TRANSPORTS TERRESTRES

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN TUNISIE

PRESENTE PAR M. MOHAMED EL EUCH
SOUS-DIRECTEUR DES ETUDES ET STATISTIQUES

Décembre 2005

1. Cadre réglementaire

1.1 Organisation de l'activité de transport routier de marchandises

Le transport routier de marchandises comprend le transport pour le compte propre et le transport pour le compte d'autrui.

Le transport routier de marchandises pour le compte propre est libre et n'est soumis, ni à autorisation, ni à déclaration et ce, depuis 1992.

Il en est de même pour le transport routier de marchandises pour le compte d'autrui au moyen de véhicules dont le PTAC ne dépasse pas 12 tonnes. Ce seuil était fixé à trois tonnes et demi avant 1997.

Par contre, l'exercice de l'activité de transport routier de marchandises pour le compte d'autrui au moyen de véhicules dont le PTAC dépasse 12 tonnes est soumis à un cahier des charges et à une déclaration préalable auprès des services compétents du ministère du transport.

Après la privatisation des entreprises publique de transport routier de marchandises qui a eu lieu en 1995, le transport routier de marchandises pour compte d'autrui est devenu totalement assuré par des opérateurs privés. Le nombre de personnes physiques et morales exerçant cette activité au moyen de véhicules de PTAC supérieur à 12 tonnes s'élève actuellement respectivement à environ 1000 et 500 dont une soixantaine d'entreprises de transport international.

Les tarifs de transport routier de marchandises sont libres depuis 1992.

1.2. Activités auxiliaires au transport routier de marchandises

Il s'agit de l'activité de location des véhicules de transport routier de marchandises et de l'exploitation des centrales de fret.

L'exercice de ces activités est soumis également à un cahier des charges et à une déclaration préalable auprès des services compétents du ministère du transport.

1.3 Circulation des véhicules non immatriculés en Tunisie sur le territoire national

Les véhicules non immatriculés en Tunisie et dont le PTAC dépasse trois tonnes et demi, ne sont autorisés à circuler sur le territoire national que s'ils sont munis d'une autorisation échangée dans le cadre d'un accord bilatéral ou d'une autorisation temporaire, sauf dispositions contraires de conventions internationales en vigueur.

1.4. Conditions d'établissement

On distingue 3 types de cahier des charges pour l'exercice de l'activité de transport routier de marchandises pour compte d'autrui :

a) Le cahier des charges relatif à l'exercice de l'activité de transport intérieur par des personnes physiques :

Ce cahier des charges qui permet l'exploitation d'un seul véhicule, exige notamment les conditions suivantes:

- être de nationalité tunisienne;
- disposer en propriété ou en leasing d'un véhicule de transport de marchandises immatriculé en Tunisie et dont l'âge ne doit pas dépasser 4 ans ;
- être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie exigée pour la conduite de ce véhicule.

b) Le cahier des charges relatif à l'exercice de l'activité de transport intérieur par des personnes morales:

Ce cahier des charges qui permet l'exploitation de plusieurs véhicules, exige notamment les conditions suivantes:

- Avoir la nationalité tunisienne ou, si le capital de la société est détenu pour plus de 50% par des étrangers, l'accord de la commission supérieure d'investissement prévue par le code d'incitations aux investissements ;
- Disposer en propriété ou en leasing d'un parc composé, au moins, de six véhicules totalisant au minimum 100 tonnes de charge utile (75% provenant de véhicules neufs et 25% de véhicules âgés de moins de 4 ans);
- Le représentant légal doit justifier des qualifications professionnelles requises, à savoir, une expérience de 2 ans au moins à un niveau de direction dans le secteur du transport terrestre ou une formation supérieure sanctionnant des études techniques, juridiques ou commerciales, en plus d'une expérience d'un an dans le secteur des transports terrestres.

c) Le cahier des charges relatif à l'exercice de l'activité de transport international par des personnes morales:

Ce cahier des charges qui permet l'exploitation de plusieurs véhicules, exige notamment les conditions suivantes:

- Disposer en propriété ou en leasing d'un parc composé, au moins, de six véhicules totalisant au minimum 100 tonnes de charge utile et dont l'âge ne doit pas dépasser 2 ans.
- Le représentant légal doit justifier des qualifications professionnelles requises, à savoir, une expérience de 2 ans au moins à un niveau de direction dans le secteur du transport terrestre ou une formation supérieure sanctionnant des études techniques, juridiques ou commerciales, en plus d'une expérience d'un an dans le secteur des transports terrestres.

Pour les personnes de nationalité tunisienne et les citoyens des pays qui reconnaissent l'expérience acquise en Tunisie, l'expérience professionnelle peut être acquise à l'étranger et ce, sur la base de la réciprocité.

1.5. Fiscalité relative aux véhicules de transport routier de marchandises

L'activité de transport routier de marchandises est assujettie à une fiscalité liée à l'exploitation des véhicules et à une fiscalité liée à l'acquisition des véhicules.

a) Fiscalité liée à l'exploitation des véhicules

Outre les charges fiscales fixes exigibles au moment de l'immatriculation, de la circulation, de la visite de contrôle technique et de l'assurance du véhicule, l'exploitation des véhicules de transport routier de marchandises supportent des taxes spécifiques variables à savoir :

La taxe unique de compensation de transports routiers (TUCR) : Elle est de 14 dinars (≈ 9 €) par tonne de charge utile et par mois, pour les véhicules affectés au transport de marchandises pour compte propre et de 9 dinars (≈ 6 €) par tonne de charge utile et par mois pour les véhicules de transport pour compte d'autrui.

La taxe forfaitaire sur la valeur ajoutée (TVA) : Elle est acquittée au taux de 1 Dinar par tonne de charge utile et par mois.

b) Fiscalité liée à l'acquisition des véhicules

Les taxes frappant l'acquisition des véhicules de transport routier de marchandises comprennent la TVA, les droits de douanes (au cas où le véhicule est importé), la redevance de prestations douanières (taxes dues à l'importation). Ces taxes constituent une pression fiscale allant de 51 à 70% selon le type de véhicule..

Toutefois, les entreprises de transport routier international de marchandises sont exonérées de tous droits et taxes liés à l'acquisition des véhicules.

2. Le marché de transport routier de marchandises

Dans le cadre de la consolidation des actions de libéralisation et de privatisation du secteur des transports de marchandises, le Ministère du Transport a lancé en 2000 une étude de marché sur le transport de marchandises afin de disposer de données lui permettant d'une part de

mener les actions complémentaires de réforme et d'autre part de suivre le bon fonctionnement des mécanismes de marché.

En effet, cette étude a permis d'établir les données suivantes sur le marché de transport routier de marchandises en Tunisie :

2.1. L'offre de transport routier de marchandises

Le parc routier de transport de marchandises en circulation a été évalué pour l'année 2000 à environ 170.000 véhicules (camionnettes, camions légers, camions lourds et ensembles articulés) totalisant 566.000 tonnes de charge utile. Ce parc est réparti entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui comme suit :

	Nombre de véhicules		Charge utile (en Tonnes)	
	Quantité	%	Quantité	%
Transport pour compte propre	115.000	68%	325.000	57%
Transport pour compte d'autrui	55.000	32%	241.000	43%
Total	170.000	100%	566.000	100%

a) Structure du parc de transport pour compte propre

	Nombre de véhicules		Charge utile (en tonnes)	
	Quantité	%	Quantité	%
Véhicules de PTAC ≤ 12 T	102.000	89%	144.000	44%
Véhicules de PTAC > 12 T	13.000	11%	181.000	56%
Total	115.000	100%	325.000	100%

b) Structure du parc de transport pour compte d'autrui

	Nombre de véhicules		Charge utile (en tonnes)	
	Quantité	%	Quantité	%
Véhicules de PTAC ≤ 12 T	47.000	85%	67.000	28%
Véhicules de PTAC > 12 T	8.000	15%	174.000	72%
Total	55.000	100%	241.000	100%

Il est à signaler que le nombre de personnes physiques et morales exerçant l'activité de transport pour compte d'autrui au moyen de véhicules de PTAC supérieur à 12 tonnes s'élève actuellement respectivement à environ 1000 et 500 dont une soixantaine d'entreprises de transport international.

2.2. La demande de transport routier de marchandises

La demande routière de transport de marchandises a été évaluée pour l'année 2000 à 14.485 millions de tonnes-kilomètres. Elle se répartit entre le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui comme suit :

	En millions T.K	En %
Transport pour compte propre	7460	51.5%
Transport pour compte d'autrui	7025	48.5%
Total	14485	100%

a) La demande de transport pour compte propre

	En millions T.K	En %
Véhicules de PTAC ≤ 12 T	1835	25%
Véhicules de PTAC > 12 T	5625	75%
Total	7460	100%

b) La demande de transport pour compte d'autrui

	En millions T.K	En %
Véhicules de PTAC ≤ 12 T	857	12%
Véhicules de PTAC > 12 T	6168	88%
Total	7025	100%

La part du transport international dans le transport routier pour le compte d'autrui représente environ 10%.

2.3. Productivité de l'exploitation de transport routier de marchandises

a) Parcours moyen et kilométrage annuel par type de véhicules

Type de véhicules	Distance moyenne d'un trajet (km)	Kilométrage moyen annuel (km)
Camionnettes	147	45.000
Camions légers	153	50.000
Camions lourds	162	65.000
Ensembles articulés	171	85.000

b) Taux de retour à vide

Type de véhicules	Taux de voyage à vide
Camionnettes	54,4%
Camions	46,1%
Ensembles articulés	46,3%

c) Taux de chargement

Type de véhicules	Taux de chargement moyen
Camionnettes	56%
Camions légers	57%
Camions lourds	66%
Ensembles articulés	68%

2.4 La tarification

Les transports routiers de marchandises sont organisés sur la base d'un marché libre, c'est-à-dire que les prix de transport sont régies principalement par les lois de l'offre et de la demande.

La vive concurrence existante actuellement sur le marché du transport routier de marchandises a été à l'origine d'une baisse importante des tarifs pratiqués par les différents opérateurs par rapport à l'année 1991. En effet, la quasi-totalité des transporteurs qu'ils soient structurés ou non, pratiquent les tarifs arrêtés officiellement en 1991 tout en y consentant des rabais allant jusqu'à 50%.

La comparaison de ces tarifs avec les coûts économiques montre que :

- les camionnettes ont un coût de transport très élevé par rapport au reste des véhicules de transport de marchandises ; sa faible charge utile et la spécificité de ce type de véhicule qui est utilisé aussi bien pour le transport de personnes que de marchandises, explique ce résultat ;
- à l'exception des camions légers de PTAC < 3,5t, tous les autres véhicules ont des coûts inférieurs aux tarifs de 1991 ;
- en tenant compte d'une marge bénéficiaire d'au moins 20% ; les tarifs qui seraient normalement pratiqués dans la situation actuelle devraient, au minimum, être égaux à ceux arrêtés officiellement en 1991.

Il ressort de ce dernier constat que les transporteurs qui pratiquent actuellement des rabais systématiques dans l'exercice de leur activité, fournissent des prestations sans gain significatif, ce qui explique les problèmes financiers vécus par la plupart des opérateurs dans le secteur.

3. Bilan de l'activité de transport de marchandises après sa libéralisation

Le diagnostic réalisé sur le marché du transport routier de marchandises et l'analyse du contexte dans lequel s'exerce la profession liée à cette activité, a permis de dresser un bilan de la situation d'ensemble au travers des principaux facteurs conditionnant le développement du secteur.

3.1. Organisation interne et mode de gestion actuel

L'analyse de la structure d'organisation interne et du mode de gestion actuel des entreprises de transport, montre que les transporteurs routiers de marchandises, appartiennent à trois catégories: les transporteurs structurés, les artisans-transporteurs et les commerçants-transporteurs.

a) Les transporteurs structurés

Ces entreprises ont pour la plupart une structure d'organisation intégrée (avec au moins une cinquantaine de personnes) où la séparation des tâches est assez poussée avec en particulier les distinctions suivantes : personnel de direction, de comptabilité, de conduite et le cas échéant de personnel d'atelier de réparation et d'entretien.

Cependant, beaucoup d'entreprises se trouvent dans des situations critiques pour des raisons différentes.

- Certaines d'entre elles accusent, malgré les efforts de réduction des coûts de gestion, un déficit chronique dû à l'obligation de pratiquer des tarifs en relation avec le marché de transport, même avec une qualité de service reconnue.
- D'autres entreprises ne disposent plus de moyens financiers pour renouveler leur parc, ni même pour l'entretenir convenablement, malgré la réduction au strict minimum des frais de gestion et d'exploitation, faute de fret suffisamment rémunérateur.

b) Les artisans-transporteurs

L'entreprise artisanale généralement constituée par un propriétaire exploitant ses véhicules en général en nombre limité, se caractérise par l'insuffisance des ressources humaines et en particulier l'absence de personnel compétent en matière de gestion économique et gestion de maintenance.

c) Les commerçants-transporteurs

L'organisation de leurs entreprises s'apparente davantage à celle des artisans-transporteurs qu'à celle des entreprises structurées. Leurs véhicules sont utilisés aussi bien en compte propre qu'en compte d'autrui.

3.2- Financement et conditions d'exploitation des véhicules

Tous les opérateurs ont recours aux crédits et au leasing pour financer l'acquisition de leurs véhicules.

Avec l'exiguïté du marché de transport et les pratiques de prix actuels, certains transporteurs structurés ont du mal à constituer des provisions nécessaires pour renouveler ou remettre en état leurs parcs et sont contraints d'allonger la durée d'utilisation de leurs véhicules.

La situation est la même pour les artisans-transporteurs qui n'ont plus de fonds pour renouveler leur parc modeste, même en véhicules d'occasion.

Par ailleurs, les conditions d'exploitation des véhicules se caractérisent par :

- La défaillance du système de maintenance chez les artisans-transporteurs.
- Le manque de sensibilité au concept de la conduite rationnelle chez la plupart des conducteurs et leur ignorance en matière des règles de sécurité routière.
- La non maîtrise des coûts par les transporteurs

3.3- L'insuffisance d'infrastructures logistiques dans les grandes villes

Cette situation a notamment pour conséquences:

- le stationnement anarchique des véhicules des transporteurs en attente de fret au niveau des carrefours ou le long des axes routiers ;
- les difficultés d'accès des véhicules lourds aux magasins de stockage situés dans les parties centrales des villes et les problèmes de chargement et de déchargement qui en résultent.

3.4- Perspectives

En vue d'assainir le secteur de transport routier de marchandises et de lui assurer un environnement favorable à un développement durable, il est envisagé les mesures suivantes:

1. **L'engagement d'un programme de mise à niveau** dans le secteur du transport de marchandises et l'intervention auprès des entreprises concernées pour la mise en œuvre de leurs plans de mise à niveau.
2. **La formation du personnel des entreprises de transport de marchandises :**
 - pour le personnel roulant : formation à la conduite rationnelle et au dépannage en cours de route ;
 - pour le personnel d'entretien : formation aux méthodes d'entretien préventif et curatif ;
 - pour les gestionnaires : formation aux méthodes de suivi des consommations, au calcul des coûts de transport, à l'aspect commercial, etc.
3. **La réalisation des centrales de fret.** En effet, les avantages de la mise en place de telles structures sont nombreux, dont en particulier :
 - la réduction des taux de retour à vide des véhicules de transport de marchandises ;
 - la limitation ou la suppression de la circulation des véhicules de gros tonnage dans des zones fortement urbanisées ;
 - L'optimisation des parcours de distribution et de collecte des marchandises qui peuvent être effectués par différents transporteurs ;
 - L'amélioration de la qualité du service rendu à la clientèle.
4. **La mise en place d'un observatoire de l'activité de transport de marchandises.**

4. Le transport international routier de marchandises

4.1 Mesures prises en faveur du transport international routier de marchandises

Le développement du transport international routier de marchandises est un objectif retenu comme prioritaire par le Gouvernement. Il s'inscrit dans le cadre du programme de mise à niveau de l'économie nationale, engagé dans la perspective de mise en œuvre de l'accord d'association et de libre échange Tunisie-Union Européenne.

Aussi, le secteur a-t-il bénéficié durant les dernières années de mesures d'incitation à l'investissement dont notamment :

- La libération de l'importation des véhicules destinés au TIR:
- L'exonération de la TVA due à l'acquisition des véhicules destinés au TIR et qui sont fabriqués localement.
- L'exonération des droits de douane, des taxes d'effets équivalents et de la TVA dus à l'importation des véhicules destinés au TIR.
- L'adoption de nouvelles normes en matière de poids et dimensions des véhicules, afin de permettre aux opérateurs nationaux de disposer d'outils d'exploitation conformes aux normes internationales.
- L'intervention auprès des autorités compétentes des pays étrangers pour faciliter l'accès à ces pays des opérateurs TIR tunisiens et de leur personnel en leur octroyant des visas de longue durée et à entrées multiples.

4.2 Les problèmes qui entravent le développement du transport international en Tunisie

La part des transporteurs nationaux sur le marché des transports internationaux routier de marchandises notamment à destination et en provenance de l'UE est faible, la plupart de ce trafic est assuré par des opérateurs étrangers.

Ce faible taux de participation est dû notamment aux difficultés suivantes rencontrées par les transporteurs tunisiens :

- Le problème de visas
- Les difficultés pour s'établir en Europe
- Faible capacité en matériel roulant malgré les encouragements de l'Etat

4.3 Perspectives de développement du TIR

Le secteur du transport international est considéré comme l'un des leviers pour la réalisation des objectifs du dixième plan de développement 2002-2006, vu l'importance du rôle qu'il joue aux différents niveaux économiques et sociaux.

Les perspectives de développement de ce secteur sont :

- La mise à niveau du transport international à travers une meilleure intégration des entreprises nationales dans le système mondial et la rationalisation de l'exploitation de leurs moyens.
- La mise à niveau des ressources humaines dans le cadre de programmes de formation appropriés et adaptés.
- Développement de l'offre de transport routier international et encouragement des transporteurs tunisiens à utiliser les contingents disponibles d'autorisations et ne plus se cantonner dans le tractage des semi-remorques étrangères.

5. Le Transport de marchandises dangereuses

En 1997, une loi relative au transport de matières dangereuses par route a été promulguée et a consisté à instituer des règles devant permettre de prévenir les risques susceptibles d'affecter les êtres vivants et l'environnement.

Ces règles sont relatives, notamment, aux aspects suivants :

- Classification des matières en fonction de la nature des dangers ;
- Conditions d'emballage, de chargement et de déchargement ;
- Conditions techniques spécifiques auxquelles doivent répondre les véhicules ;
- Signalisation et étiquetage des véhicules et des colis ;
- Règles et équipements de sécurité ;
- Les règles de circulation spécifiques aux véhicules transportant des matières dangereuses.
- Formation des conducteurs.

Les textes publiés en application de la loi précitée ont permis de fixer les dispositions concernant :

- Les étiquettes de danger et les marques distinctives à apposer sur les colis et les véhicules.
- La formation des conducteurs : conditions de participation et modules de formation.
- Le fiche de sécurité à afficher dans la cabine de conduite.
- La liste des matières soumises à l'obtention préalable d'une feuille de route et à l'accompagnement et au contrôle des unités de sécurité.
- Les règles techniques d'équipement relatives à l'équipement et à l'aménagement des véhicules utilisés pour le transport des matières dangereuses par route
- La liste et la définition des matières dangereuses de la classe 3 autorisées à être transportées par route et les conditions de leur emballage, chargement et déchargement

En outre, les textes d'application du code de la route ont fixé les dispositions relatives à la vitesse, l'arrêt et le stationnement des véhicules transportant des matières dangereuses.