

## Compte rendu de la Réunion du 7 Avril 2009

Dans le cadre des travaux préparatoires à la consultation nationale sur la productivité, une sixième réunion s'est tenu, le mardi 7 avril 2009, à la Cité des sciences et a fait l'objet d'une présentation effectuée par Mr Salem Miladi<sup>1</sup> sur « *LA LOGISTIQUE EN TUNISIE* ».

Les débats ont porté essentiellement sur les points suivants :

- ✓ améliorer la productivité avec les moyens existants. Il s'agit d'améliorer la qualité des services et l'efficacité de la logistique à court terme et de tirer profit des grands projets en cours (aéroport et port en eau profonde d'Enfidha) à long terme,
- ✓ Opter pour la massification dans toutes les modalités de transport dans la mesure où elle constitue un choix stratégique pour réduire les coûts et ce, à travers l'amélioration des capacités des entrepôts et des moyens de transport existants. Notons à titre d'exemple que le coût du transport Singapour-Marseille est nettement moins cher que celui Tunisie-Marseille tout en sachant que le Singapour a plus de 30 millions de conteneurs par an contre 300 mille seulement en Tunisie,
- ✓ rentabiliser le secteur du transport et réduire au maximum les retours à vide qui sont estimés à 50% actuellement, moyennant la mise en place d'une logistique optimale dans la gestion des moyens de transport mis à bord,
- ✓ développer la synergie entre les différentes modalités du transport afin de réduire l'inefficacité du système dans son ensemble et permettre aux

---

<sup>1</sup> Directeur Général de la planification et des études au ministère du transport.

entreprises de répondre dans les meilleurs délais et de consolider par conséquent leur positionnement compétitif,

- ✓ activer davantage la réalisation du port Enfidha dans la mesure où l'infrastructure portuaire actuelle présente certaines limites et les ports tunisiens ne peuvent accueillir que des navires d'une capacité inférieure à 9000 conteneurs alors que d'autres pays de la région méditerranéenne disposent de ports en eau profonde qui peuvent accepter des navires géants d'une capacité de 12000 à 14000 conteneurs et que le trafic dans cette zone méditerranéenne est de 25 millions de conteneurs. A ce titre, si le port d'Enfidha ne se réalise pas rapidement la Tunisie est condamnée à ne pas adhérer dans le projet de l'autoroute de mer,
- ✓ améliorer l'efficacité du transport ferroviaire en Tunisie à travers la restructuration de cette activité et sa spécialisation dans des filières plus rentables tels que le transport de marchandises. Il est à rappeler, à ce titre, que ce secteur, nécessitant de lourds investissements et d'importantes subventions sans toutefois être rentable, a connu un certain repli durant les années 1970-1980 à l'instar de plusieurs pays dans le monde,
- ✓ inciter les entreprises à externaliser l'activité du transport afin de minimiser les coûts y afférents et favoriser la création de mégas entreprises spécialisées en la matière aussi bien au niveau national qu'international.
- ✓ renforcer davantage l'infrastructure de transport et améliorer la qualité des services offerts au public afin de réduire les phénomènes d'absentéisme et de retard des employés avec tout ce qu'ils génèrent comme coûts pour l'entreprise. Dans cet ordre d'idée, l'amélioration de la productivité au niveau des firmes s'améliorerait par une meilleure gestion du temps, ce qui amène à réviser les horaires de travail dans les administrations ainsi que dans les entreprises, pour un plus de flexibilité et d'étalement,

- ✓ minimiser le gaspillage d'énergie en optant à court terme pour un plus de sensibilisation des citoyens en la matière et en encourageant les usagers au covoiturage ; et à moyen-long terme en faisant recours aux moyens de transport massifs (Métro, RFR, ...),
- ✓ développer davantage les partenariats avec le secteur privé dans l'activité du transport pour avoir des rendements d'échelle croissant surtout que le transport terrestre est prédominé par des entreprises de petite taille,
- ✓ améliorer la qualité du transport de marchandises et de matières premières dans la mesure où les retards qui en relèvent constituent certes une véritable entrave à la productivité de l'entreprise : chaque retard de livraison peut arrêter ou retarder une chaîne de production et faire perdre des clients. A ce propos, Mr Moncef Barcouc a parlé brièvement de l'expérience de son entreprise en indiquant que 80% des matières premières sont importés. Il a souligné que la productivité d'une entreprise qui importe sa matière première avec tous les problèmes de transport, de coûts, de délais et de procédures douanières pourrait être largement affectée par rapport à celle d'une entreprise qui n'a pas besoin de transporter sa matière première. Il considère que l'entreprise est doublement pénalisée en supportant aussi bien les coûts de transport que les coûts inhérents au retard de livraison des matières premières. En outre, il a insisté sur l'amélioration de l'infrastructure technologique et de la qualité des services TIC (Internet, réseaux de transmission de données....) de par leur rôle crucial dans le développement de l'activité de l'entreprise, l'amélioration des échanges et de la productivité.

Yousr Zribi

Olfa Bouzaiene

Monji Ben Chaâben