



S'attaquer aux disparités régionales

10



La solution n'est pas dans l'octroi d'incitations fiscales et financières ; il est plutôt essentiel d'améliorer la qualité de vie, l'accès aux services de base, et la connectivité des régions de l'intérieur



Les disparités régionales revêtent une grande importance pour les décideurs politiques à travers le monde et la Tunisie n'est pas une exception. Près de 56 pourcent de la population et 92 pourcent de toutes les entreprises industrielles se concentrent en Tunisie à une heure de route des trois plus grandes villes tunisiennes : Tunis (la capitale), Sfax et Sousse. Ces trois villes côtières sont le centre de l'activité économique représentant 85 pourcent du PIB du pays (figures 10.1 et 10.2).² De même, malgré les incitations fiscales et financières généreuses, les entreprises étrangères établies dans les « zones de développement régional » les plus pauvres ne sont que 13 pourcent du total des entreprises étrangères installées en Tunisie et ne représentent que 16 pourcent des emplois créés pour ces régions. Par conséquent, les décideurs politiques se font des soucis quant au manque d'opportunités économiques dans les régions défavorisées (Ministère Tunisien du Développement Régional, 2011).³

Néanmoins, la concentration de l'activité économique et de la population n'est pas propre à la Tunisie. La moitié de la production mondiale a lieu sur une surface équivalente de à 1.5 pourcent de la superficie mondiale. Au Japon, Tokyo compte quatre pourcent de la surface du territoire mais génère 40 pourcent de la production nationale. En France, Paris ne représente que deux pourcent du territoire mais assure 30 pourcent du produit du pays (Kochendorfer-Lucius et Pleskovic 2009). Mais malgré la concentration de l'activité économique, ces pays constatent une convergence dans l'accès aux services de base : la croissance déséquilibrée a été accompagnée par un développement inclusif. Lorsque le développement est inclusif et les niveaux de vie convergent, les bénéfices de la croissance sont partagés au-delà des frontières régionales (Tunisia Urbanization Review, Banque Mondiale 2014g). Or, ce n'est pas le cas en Tunisie où les disparités de revenus sont significatives entre les régions. Comme discuté dans ce chapitre, les bénéfices de la croissance économique n'ont pas profité à l'intérieur du pays et n'ont pas donné lieu à de meilleures opportunités dans les zones défavorisées. Le défi pour la Tunisie consiste donc à faire converger les niveaux de vie sur l'ensemble du territoire.

Figure 10.1 : Densité de la population par kilomètre carré en Tunisie, 2012

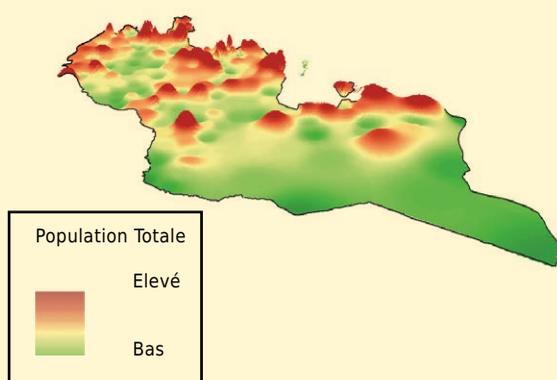
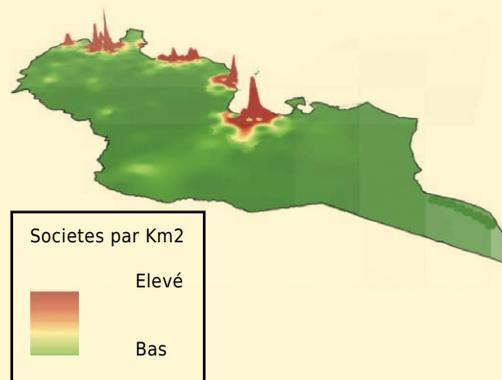
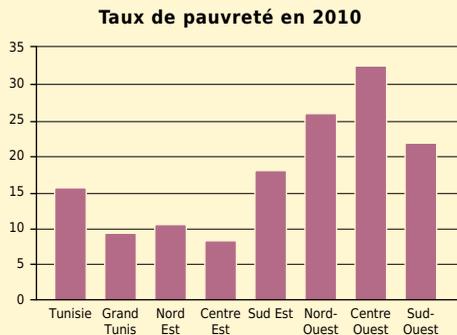


Figure 10.2 : Densité des entreprises par kilomètre carré en Tunisie, 2012



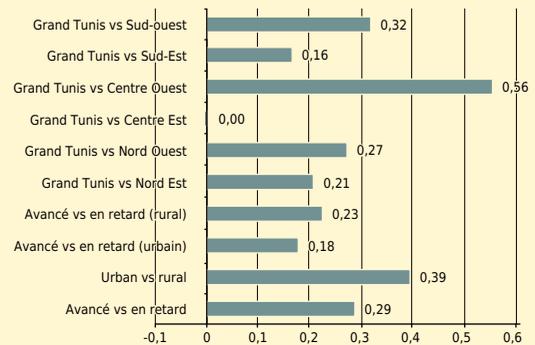
Source : Tunisia Urbanization Review, Banque Mondiale 2014 (sur la base des données démographiques de l'INS, 2011 et des données sur les entreprises industrielles, 2011 compilées auprès du Commissariat Général au Développement Régional, Office de Développement du Nord-Ouest, Office de Développement du Centre Ouest, et l'Office de Développement du Sud).

Figure 10.3 : Taux de pauvreté par région en 2010 (%age de la population vivant en dessous du seuil de la pauvreté)



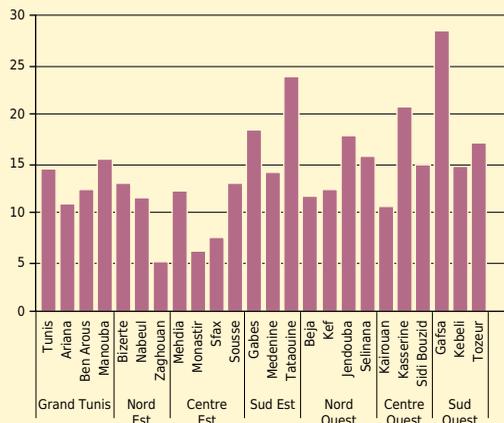
Source : INS et Banque Mondiale et BAD (2012).

Figure 10.4 : Ecart de prospérité entre les régions en 2005 (%age de l'écart de consommation)



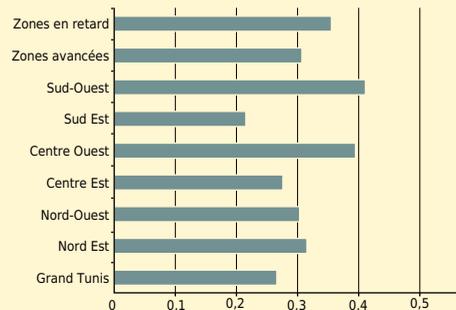
Source : Calculs des auteurs basés sur l'enquête nationale sur le budget, la consommation et le niveau de vie des ménages effectuée par l'INS en 2005.

Figure 10.5 : Taux de chômage par gouvernorat et par région en 2010 (%age)



Source : Calculs des auteurs basés sur l'enquête nationale sur l'emploi, 2013, INS.

Figure 10.6 : Ecart de prospérité dans les régions en 2005 (zones urbaines vs zones rurales)



Source : Calculs des auteurs basés sur l'enquête nationale sur le budget, la consommation et le niveau de vie des ménages effectuée par l'INS en 2005.

Comme l'ont démontré les chapitres précédents, les disparités régionales ont été, paradoxalement, exacerbées par les politiques économiques. La politique industrielle et plus précisément le Code d'Incitation aux Investissements, la réglementation relative au marché du travail et la politique agricole ont contribué à accentuer et non à atténuer les déséquilibres régionaux.⁴ Eliminer de telles distorsions et rigidités est un prérequis pour réaliser un développement économique plus équilibré. De tels changements stratégiques à travers tout le pays auront sûrement le plus grand effet en termes de réduction des disparités régionales.

En outre, ce chapitre examine les options supplémentaires de politique régionale que les autorités peuvent entreprendre pour s'attaquer aux disparités. Il souligne le compromis entre équité et efficacité, alors que les incitations fiscales et financières s'avèrent inopérantes pour réduire les disparités régionales. Il recommande plutôt une politique qui se focalise sur l'amélioration des conditions de vie à travers le pays en assurant la qualité des services de base (tels que les services de santé, d'éducation

et de transport), l'accès à une bonne infrastructure (telle que l'infrastructure de transport et de télécommunication) et plus généralement la qualité de la vie (y compris les manifestations culturelles et les installations récréatives). Il met également en exergue l'amélioration de la connectivité, qui permet à la population de se déplacer vers les emplois et de baisser les coûts pour les investisseurs, et qui est donc essentielle, dépassant les investissements en matière d'infrastructure. En fait, les défaillances du marché requièrent du gouvernement d'assumer un rôle actif.

10.1 / Les disparités régionales en Tunisie

Malgré des réussites sur plusieurs fronts, la Tunisie fait encore face à des disparités régionales persistantes en ce qui concerne le niveau de vie entre les zones rurales et les zones urbaines et entre les régions phares et celles qui accusent un retard de développement. Des disparités régionales flagrantes persistent avec une estimation du taux de la pauvreté en 2010 qui varie entre huit à neuf pourcent dans la région du Centre Est et le Grand Tunis, et 26 à 32 pourcent dans les régions du Nord-Ouest et du Centre Ouest respectivement (figure 10.3).⁵ De telles variations dans les taux de pauvreté reflètent de grands écarts dans la moyenne de consommation à travers les régions et dans les régions elles-mêmes (figures 10.4 et 10.5). En 2005, l'écart de consommation entre les zones urbaines et les zones rurales dans chaque région a été d'au moins 20 pourcent et a atteint près de 40 pourcent dans le Centre-Ouest et le Sud-Ouest. A travers les régions, l'écart de consommation urbain-rural a été de 39 pourcent en moyenne. De même, l'écart moyen de consommation entre les régions phares (essentiellement le long de la côte) et les régions en retard (à l'intérieur) a été d'environ 29 pourcent en moyenne, mais a atteint 56 pourcent entre le Centre- Ouest et le Grand Tunis et les régions du Centre-Est (figure 10.4).

De même, les taux de chômage montrent de grandes disparités à travers les régions et sont spécialement élevés dans les zones rurales de l'intérieur. Le chômage se concentre géographiquement dans le Nord-Ouest (20.3 pourcent à la mi-2013), le Centre Ouest (à 15.6 pourcent) et les régions sud de l'intérieur (23.5 pourcent). Les niveaux de chômage sont plus faibles le long des zones côtières du Nord- Est (12.5 pourcent). Les taux de chômage les plus élevés (20 à 22 pourcent) sont dans les régions de l'intérieur (les gouvernorats du Kef, Jendouba, Kasserine, et Gafsa), par rapport aux sept à 11 pourcent dans les zones côtières (les gouvernorats de Nabeul, Sousse, Monastir, et Sfax) (figure 10.5). Une enquête récente sur les ménages tunisiens qui vivent dans les zones péri-urbaines (Banque Mondiale 2013b) montre que les résultats d'emploi dans les zones urbaines varient aussi de manière considérable à travers les régions. Alors que les zones côtières comptent un taux de chômage de 12 pourcent, il est de 16 pourcent dans les zones urbaines à l'intérieur.⁶ Pendant ces dernières années, la hausse du chômage a affecté surtout les régions qui ont déjà des niveaux élevés de chômage. En fait, le chômage s'est développé plus vite dans les gouvernorats de l'intérieur alors qu'il a reculé sur le littoral.

10.2 / Comment expliquer d'aussi grandes variations entre régions et à l'intérieur des régions en termes de revenus et d'emploi ?

Différences dans l'accès aux services de base et le capital humain

L'accès aux services de base s'est amélioré de manière significative mais les différences entre les régions phares et les régions à la traîne persistent surtout dans les zones rurales. L'accès à l'électricité dans les zones urbaines et rurales a convergé avec une couverture presque universelle à travers la Tunisie. Mais en ce qui concerne les services de base, un grand écart persiste dans les régions à la

traîne et les zones rurales. Les zones urbaines comptent une couverture presque universelle par les services de base dans toutes les régions, alors que les zones rurales sont encore laissées pour compte. L'accès au réseau d'eau s'est amélioré de manière substantielle sur les 25 années écoulées. Alors que dans le Grand Tunis 97 pourcent des ménages disposaient en 2005 de l'eau courante chez eux, seuls 61 pourcent des ménages du Nord-Ouest et du Centre-Ouest en disposaient. De même, plus de 90 pourcent des ménages dans le Grand Tunis et le Sud-Ouest mais seuls 66 pourcent des ménages dans le Centre-Ouest en disposaient. Et alors qu'en 2004, près de 93 pourcent des logements à Tunis étaient reliés à un réseau public d'assainissement, seuls 12 pourcent des logements à Sidi Bouzid l'étaient (dans le Centre-Ouest). Globalement, près de 25 pourcent des ménages tunisiens ne sont pas reliés à un réseau public d'assainissement.

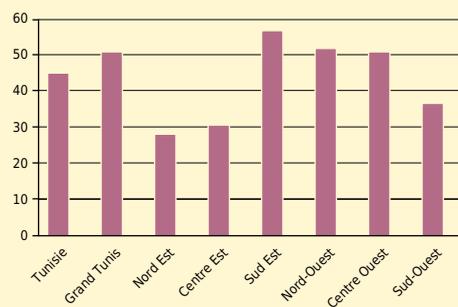
Malgré les grandes avancées pour les hommes et les femmes, les disparités régionales persistent en matière d'accès à l'éducation dans les zones rurales avec le Nord-Ouest et le Centre-Ouest qui sont encore à la traîne. Près de 80 pourcent des chefs de famille dans le Grand Tunis et le Centre Est ont un certain niveau éducatif par rapport à moins de la moitié dans le Nord-Ouest. Cet écart a été rattrapé par les nouvelles générations ce qui traduit la réussite des efforts consentis par le pays pour réduire les disparités en matière d'éducation. Le recensement de 2004 a montré que l'inscription à l'enseignement primaire correspond largement à la distribution des enfants âgés entre 6 et 14 ans. Cette amélioration du niveau d'éducation émane probablement de l'accroissement de l'accès physique aux écoles à travers le pays. Comme anticipé, les inégalités spatiales persistent dans la distribution de la population âgée entre 19 et 24 ans poursuivant des études supérieures, avec les personnes vivant dans des délégations à une heure d'une grande ville représentant 74 pourcent des inscrits à l'université (alors que cette catégorie ne représente que 62 pourcent de la population) (figure 10.7).

Figure 10.7 : Niveau d'éducation de la population par région en 2011



Source : INS, Enquête nationale sur l'emploi, 2011

Figure 10.8 : Mortalité maternelle par région en 2008



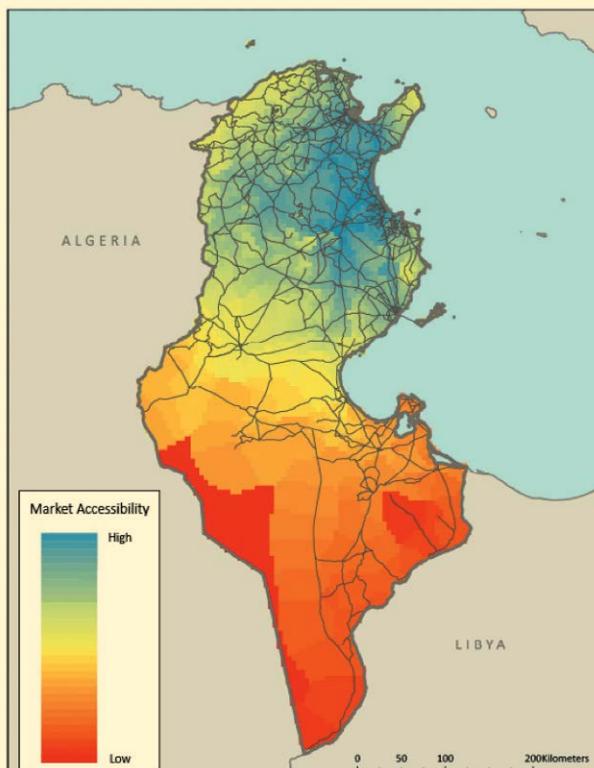
Source : Ministère de la Santé, Rapport de l'enquête sur la mortalité maternelle, 2010

L'accès aux soins de santé est également concentré autour des grandes villes. L'accès aux services de santé est uniformément satisfaisant dans les zones urbaines mais les zones à la traîne et les zones isolées comptent plusieurs obstacles de taille (comme le montrent les taux de mortalité maternelle dans la figure 10.8). Près de 77 pourcent des centres de santé de base du pays se trouvent dans les délégations distantes de une heure ou moins d'une grande ville ; moins de un pourcent sont dans des délégations à plus de 2 heures d'une grande ville même si ces délégations ne représentent que près de 20 pourcent de la population générale du pays. La perception de la qualité des services est également mauvaise à l'intérieur du pays. La perception par les jeunes (entre 15 et 29 ans) de la

qualité des services de santé disponibles dans leur voisinage est plus négative à l'intérieur qu'elle ne l'est dans les zones côtières et notamment dans le Sud-Ouest et le Centre-Ouest (Enquête sur les zones péri-urbaines, Banque Mondiale, 2013b). Les indicateurs de santé cumulés se sont améliorés à travers la majeure partie du pays, sauf dans les régions rurales isolées. En 2010, les enfants dans les zones rurales avaient deux fois plus de probabilité d'avoir un retard de croissance (10 pourcent dans les zones rurales contre quatre pourcent dans les zones urbaines); moins de femmes bénéficient de services prénataux ou de traitement pour les grossesses à haut risque et les taux de mortalité maternelle sont trois fois plus élevés (70 contre 20 décès pour 100 000 naissances vivantes).

Globalement, les différences dans l'accès aux services de base et la dotation en capital humain persistent notamment entre les zones phares et celles qui accusent un retard, et pourraient être l'élément clé dans les disparités régionales au niveau des résultats du marché de travail. L'accès physique à l'éducation et aux installations de santé et aux services de base semble être assez uniforme à travers les zones urbaines du pays mais des écarts significatifs existent toujours dans les régions défavorisées. Les variations observées au niveau des résultats du marché de travail à travers la Tunisie pourraient être dues aux différences dans le capital humain mais de telles différences ne pourraient expliquer qu'une partie de la variation des revenus dans les zones rurales isolées puisque, comme déjà expliqué ci-dessus, ces régions souffrent également d'une mauvaise connectivité et d'un accès plus faible aux marchés.

Figure 10.9 : Accessibilité du marché à travers la Tunisie



Source : Banque Mondiale 2014g

Différences au niveau de l'infrastructure de transport et de l'accès aux marchés

L'accessibilité du marché semble être bonne pour la plupart des zones au nord et au centre du pays mais elle décline sensiblement pour les régions du sud.⁷ La Tunisie est un petit pays et la moitié de ses localités se trouvent à une heure de route d'une ville comptant plus de 100 000 habitants. Ces localités abritent 62 pourcent de la population totale du pays et 71 pourcent de la population urbaine. Nous avons établi une « carte des points chauds » qui représente l'étendue du réseau routier et les groupements de population dans le but de mesurer l'accessibilité au marché (Banque Mondiale 2008e; Banque Mondiale 2014g).⁸ La mesure de l'accès au marché permet d'obtenir beaucoup plus d'informations que de simples distances utilisant des lignes droites parce qu'elle définit la distance et le temps nécessaire pour se déplacer d'un point à un autre dans le pays à travers le réseau de transport et prend également en considération les populations vivant dans les différentes zones. En utilisant les données sur la population au niveau des localités pour 2010 et sur le réseau routier tunisien nous avons calculé une mesure d'accessibilité pour chaque point en Tunisie (figure 10.9 ; pour plus de détails sur la méthodologie suivie, voir Banque Mondiale 2014g).

Comme on pouvait s'y attendre, le Sud et notamment le Sud-Ouest semblent être les zones les plus "isolées" du pays. La majeure partie du

pays semble être relativement bien connectée en termes de durée de voyage routier vers Tunis, Sfax et Sousse.⁹ Toutefois, la région du Sud-Ouest est relativement déconnectée du reste du pays.¹⁰ Néanmoins, l'éloignement est un concept relatif dans cette analyse et la Tunisie étant un petit pays, la connectivité physique ne semble pas être une contrainte pour la connectivité globale. La figure 10.8 indique le plus long déplacement à partir de Tunis, Sfax, ou Sousse ne dépasse pas 10 heures.¹¹

Pourquoi les entreprises et les opportunités d'emploi sont-elles concentrées le long du littoral ?

L'activité du secteur privé est lourdement concentrée le long des côtes reflétant les avantages naturels et géographiques et le besoin de connexion avec les marchés internationaux, chose exacerbée par l'impact des politiques économiques sources de distorsion. Comme déjà mentionné, les entreprises et les emplois se concentrent le long du littoral (voir aussi Amara et Ayadi 2011). Presque toutes les entreprises industrielles se situent aux alentours des trois villes côtières de Tunis, Sfax et Sousse et 56 pourcent de la population vivent dans ces mêmes régions (figure 10.2; Banque Mondiale, 2014g). La taille des entreprises est également plus importante dans les régions côtières que dans les régions de l'intérieur. Une telle concentration de l'activité économique et de la population le long des zones côtières et dans les centres urbains est, jusqu'à une certaine mesure, naturelle étant donné les nombreux avantages commerciaux, d'accès aux marchés et de disponibilité de plusieurs services essentiels. En effet, des tendances similaires peuvent être observées partout dans le monde (Banque Mondiale 2008e). Mais comme discuté dans le Chapitre Quatre, ces tendances naturelles d'occupation de l'espace ont été exacerbées par la politique industrielle (notamment à travers le Code d'Incitations aux Investissements) tournée essentiellement vers la promotion des exportations ce qui a encore encouragé les entreprises à s'installer près des infrastructures d'exportation le long de la côte. En plus et comme encore discuté dans le même Chapitre Quatre, les entreprises perçoivent l'environnement des affaires comme étant plus favorable à Tunis par rapport au reste du pays (Evaluation du climat des investissements, Banque Mondiale 2014e).

Le regroupement spatial des entreprises implique que la disponibilité des emplois est également biaisée en faveur de certaines régions. Parce que les entreprises ont tendance à se localiser autour des grands centres urbains le long de la côte, les poches de population à forte densité à l'intérieur ne bénéficient pas d'une présence significative du secteur privé (figure 10.2). Les entreprises privées sont le plus souvent de très petite taille, et les quelques firmes de grande taille sont des sociétés offshore qui se trouvent dans les régions côtières (Chapitre Un). Dans le Centre-Ouest, 94 pourcent des entreprises privées sont des sociétés unipersonnelles (travailleurs indépendants) alors que cette proportion baisse à 83 pourcent dans le Centre-Est. Le manque d'opportunités de travail qui en résulte, surtout à l'intérieur, est confirmé par les données du sondage de perception : 83 pourcent des répondants contre 73 pourcent dans les zones côtières (Enquête sur les zones périurbaines, Banque Mondiale 2013b).

Pourquoi un tel écart inter et intra régional dans les niveaux de revenu et d'emploi ?

La principale raison derrière l'écart de consommation entre les zones rurales et les zones urbaines dans une même région est la différence dans les caractéristiques des ménages. Les différences de consommation dans la même région et à travers les régions peuvent être décomposées en utilisant l'approche Oaxaca-Blinder. Cette approche est utile pour examiner si les écarts proviennent essentiellement des différences dans les caractéristiques des ménages ou de différences dans le rendement de ces caractéristiques (encadré 10.1). Les résultats de cette décomposition ont des implications profondes pour décider de la manière d'investir pour réduire l'écart de prospérité. Pour les différences rurales/urbaines dans la même région, cet écart est dans tous les cas (sauf pour le Sud-Ouest, discuté ci-dessous) causé par des différences dans les caractéristiques des ménages (les

dotations ; figure 10.10). Ces résultats sont importants à la lumière des disparités soulignées ci-dessus ; ils indiquent que les différences entre le milieu urbain et le milieu rural émanent de ces disparités.

Pour le Sud-Ouest, les différences dans les caractéristiques sont encore dominantes mais la différence dans le rendement des caractéristiques est également importante. L'analyse indique que si les ménages dans les zones rurales du Sud-Ouest avaient des caractéristiques (éducation, accès aux services et autres) similaires à ceux des ménages des zones urbaines, l'écart de consommation entre les zones rurales et urbaines baisserait de près de 3/4. Il y a également des problèmes de mobilité, comme suggéré par la différence dans les rendements, ce qui rejoint la remarque mentionnée ci-haut selon laquelle le Sud-Ouest est particulièrement moins bien loti en matière de connectivité (figure 10.9). Le rendement des caractéristiques des ménages est plus faible dans le Sud-Ouest, ne représentant que près de 25 pourcent de l'écart total entre les zones rurales et les zones urbaines dans la région en question.

Encadré 10.1 : La décomposition Oaxaca-Blinder: Dotations ou marchés ?

La décomposition Oaxaca-Blinder peut être utilisée pour estimer les écarts de prospérité à travers les régions et comprendre leurs principales composantes. Nous estimons d'abord le log des ratios de prospérité en tant que fonction des caractéristiques des ménages (éducation, accès aux services de base et autres) :

$$y_j = X_j \beta_j + \varepsilon_j$$

où j représente les régions, X est un vecteur de caractéristiques de ménage et β représente les paramètres pertinents.

Ensuite, nous utilisons la décomposition O-B pour estimer l'écart de prospérité et obtenir ses composantes en effectuant une décomposition des caractéristiques de prospérité identifiés Vs les effets de rendement :

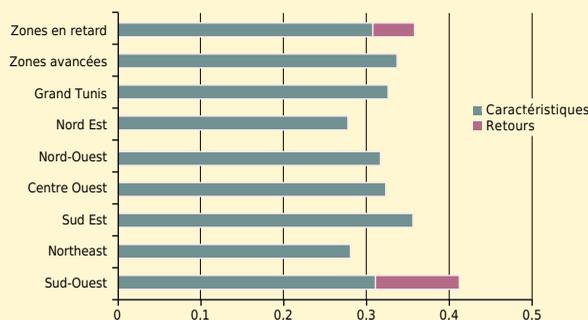
$$y_A - y_B = X_A \beta_A - X_B \beta_B$$

$$y_A - y_B = (X_A - X_B) \beta_A + (\beta_A - \beta_B) X_A$$

Les résultats nous permettent de séparer les différences de prospérité associées aux différences de caractéristiques, des montants inexpliqués que nous pouvons attribuer aux différences de rendement, dues aux différences dans le fonctionnement des marchés au niveau local (par exemple, à cause de la connectivité limitée et/ou d'autres défaillances du marché).

Source : Blinder (1973); Oaxaca (1973).

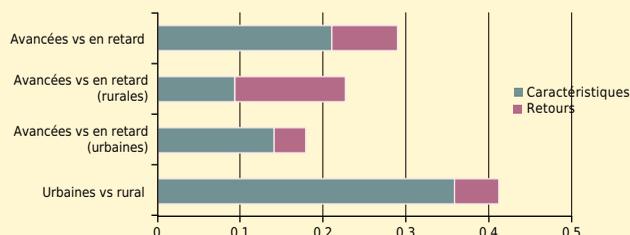
Figure 10.10 : Décomposition Oaxaca-Blinder entre les zones rurales et les zones urbaines dans chaque région



Source : Calculs basés sur l'enquête des ménages- 2005, INS.

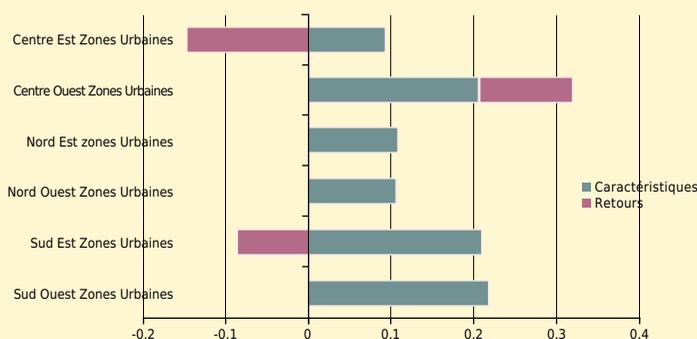
Plus de 80 pourcent de l'écart de consommation entre les zones urbaines dans les régions phares et les régions défavorisées semble être dû aux différences dans les caractéristiques des ménages. Toutefois, les différences de rendement sont plus grandes lorsque l'on se penche sur les différences entre les zones rurales dans les régions défavorisées et les régions phares représentant jusqu'à 60 pourcent de l'écart. L'écart total est beaucoup plus grand entre les zones rurales (22 pourcent) par rapport à celui entre les zones urbaines (18 pourcent). La composition des écarts est également très différente : pour les zones urbaines, l'effet dominant est l'effet des caractéristiques alors que les différences dans les rendements est dominant entre les zones rurales (figure 10.11). Pour les différences entre les zones urbaines dans les régions phares et les régions à la traîne, la composante principale de l'écart de consommation est la différence dans les caractéristiques des ménages pour toutes les régions à l'exception du Centre Est où les rendements des caractéristiques sont plus élevés que dans le Grand Tunis (figure 10.12). Si les caractéristiques des ménages urbains dans les zones urbaines du Centre Ouest étaient similaires à ceux dans le Grand Tunis, l'écart de consommation baisserait de près de 2/3 passant d'un écart de prospérité de 32 pourcent à un écart de près de 11 pourcent.

Figure 10.11 : Décomposition Oaxaca-Blinder entre les zones phares et les zones défavorisées (et zones rurales Vs zones urbaines)



Source : Calculs basés sur l'enquête nationale sur le budget, la consommation et le niveau de vie des ménages, 2005, INS.

Figure 10.12 : Décomposition Oaxaca-Blinder à travers les zones urbaines (par rapport au Grand Tunis)



Source : Calculs basés sur l'enquête nationale sur le budget, la consommation et le niveau de vie des ménages, 2005, INS.

10.3 / Stimuler les dotations et valoriser les rendements dans les zones défavorisées : Un rôle clair pour le gouvernement

Ces résultats semblent refléter l'existence de disparités dans la demande de main-d'œuvre, l'accès au travail et l'accès à l'information et aux réseaux. Les disparités spatiales dans les performances d'emploi en Tunisie semblent être essentiellement dues au manque d'opportunités de travail dans le secteur privé. Comme discuté dans le Chapitre Un, la contribution du secteur privé tunisien à la création d'emplois n'est pas satisfaisante et le secteur privé ne montre pas de signe de dynamisme et de destruction créatrice (Chapitre Un). Les leviers stratégiques pour corriger ces disparités spatiales peuvent être soit en amenant les emplois aux gens ou en rapprochant les gens des emplois. Dans le premier cas et comme discuté plus haut, force est de constater que les régions côtières tunisiennes disposent d'importants avantages économiques et stratégiques qui expliquent la concentration de la demande sur la main-d'œuvre. Dans une optique d'efficacité, le schéma actuel de localisation des

entreprises est cohérent l'objectif de tirer profit de ces avantages et réaliser des effets économiques d'agglomération. En plus de dynamiser la capacité du secteur privé tunisien à créer des emplois, le défi stratégique consiste à mieux connecter les gens avec les emplois. Les deux leviers essentiels pour cela sont un meilleur service de transport et la migration (encadré 10.2).

Un système de transport qui fonctionne de manière efficace est en mesure de soutenir et de renforcer davantage les effets économiques d'agglomération. C'est également un élément clé de la géographie économique d'un pays. La conception, le fonctionnement et le développement d'un système de transport peuvent déterminer là où l'activité économique va se développer et s'épanouir. Les liaisons de transport constituent un outil important pour les planificateurs et les décideurs pour accélérer la croissance, et les décisions relatives à l'investissement et où le placer auront des implications en terme aussi bien d'efficacité que d'équité et doivent donc être analysées avec beaucoup de soin. Il est essentiel d'identifier les principaux goulets d'étranglement et les options clés pour améliorer la connectivité et comprendre les compromis que de telles améliorations vont imposer.

Encadré 10.2 : La recherche d'emploi : Migration interne en Tunisie

Les flux migratoires internes montrent que les gens se déplacent à la recherche de travail des régions les plus pauvres vers les régions les moins pauvres. La proximité des centres de création d'emplois peut être comblée par l'amélioration de la connectivité à travers le transport et la communication ou la facilitation du mouvement des gens vers les emplois. Contrairement à l'accès relativement uniforme à l'éducation et aux services de santé, l'accès au transport public est plus faible dans l'intérieur du pays. Par conséquent, les taux de chômage élevés dans les régions de l'intérieur peuvent être dus aux difficultés auxquelles les chercheurs d'emploi font face pour combler l'écart physique entre l'endroit où ils habitent et le lieu de travail. Alors que 87 pourcent des ménages urbains à Tunis vivent à 15 minutes de l'arrêt de bus le plus proche, cette proportion tombe à 54 et 65 pourcent respectivement au Nord-Ouest et au Centre-Ouest. En prenant l'intérieur dans sa globalité, 2/3 des ménages ont un accès mesuré ainsi, et alors que la proportion grimpe à 4/5 des ménages dans les zones côtières qui sont proches des services de transport (Enquête péri-urbaine, Banque Mondiale 2013b).

Figure B10.2.1 : Migration interne nette en Tunisie, 1994-2004



Source : Banque Mondiale 2014g.

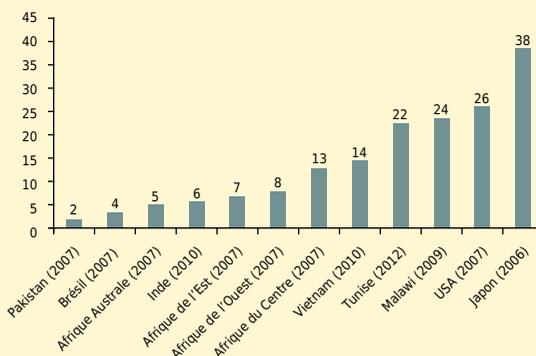
En Tunisie, les distances physiques sont limitées mais les distances économiques semblent être grandes (Banque Mondiale 2014g). La Tunisie possède un bon réseau de transport qui permet de minimiser la durée des déplacements. Toutefois, les “distances économiques” (les coûts de transport intérieur) sont importantes. La moyenne des prix de transport routier de marchandises est de 0.22 US\$ par tonne-kilomètre, deux cents de moins que la moyenne des prix aux Etats-Unis dont le PIB par habitant est 10 fois plus élevé que celui de la Tunisie (figure 10.13).¹² Le prix moyen de transport de marchandises par route est beaucoup plus élevé en Tunisie que dans d’autres pays en développement comme l’Inde (0.06 US\$) et le Vietnam (0.14 US\$). Il est également plus élevé que la moyenne des prix dans les pays d’Afrique sub-saharienne (de 0.05 US\$ à 0.13 US\$) (Teravaninthorn et Raballand, 2009).¹³

La moyenne nationale tunisienne d’écart coût/prix du transport routier de marchandises se situe à 44 pourcent et persiste malgré une industrie très fragmentée. Une grande variation existe dans l’écart coût/prix à travers les villes et les modalités de mobilité. Les écarts coût/prix pour les villes non reliées à des autoroutes et des routes nationales sont élevés et dépassent 48 pourcent quel que soit la distance parcourue. Aujourd’hui, d’importants écarts coût/prix existent pour le transport routier de marchandises sur des distances moyennes à longues et pour les courtes distances à partir de villes qui ne sont pas reliées au système national d’autoroutes.

Les variations d’écart coût/prix entre villes indiquent que le niveau de concurrence varie en fonction des trajets avec des écarts coût/prix moins importants pour les distances courtes autour des grandes villes (- 1 pourcent) et les villes reliées (10 pourcent) et de plus grands écarts pour les longues distances (plus de 55 pourcent pour tous les trajets) et même pour les courtes distances dans les villes non reliées (48 pourcent). La question qui se pose est de savoir si ces différences coût/prix sont, au moins en partie, le résultat d’une structure de marché monopolistique ou cartellisée comme dans le cas de plusieurs pays d’Afrique Sub-saharienne (Teravaninthorn et Raballand, 2009).¹⁴ Cela ne semble pas être le cas en Tunisie puisque depuis la déréglementation des années 90, l’industrie intérieure de transport routier est très fragmentée avec plusieurs petits opérateurs (Banque Mondiale 2007a; 2011; 2012a). L’enquête confirme la forte incidence des petits opérateurs et de l’appropriation nationale.¹⁵ L’argument de la fragmentation semble être vrai pour les trajets dans les grandes villes et les villes connectées. Toutefois, l’écart coût/prix relativement plus élevé pour les villes non connectées est révélateur d’un nombre moins important d’opérateurs qui travaillent sur ces marchés ce qui leur permet d’extraire des rentes plus consistantes. Mais les forces de concurrence dans le secteur tunisien de transport routier de marchandises ne semblent pas être en mesure de faire baisser les prix de manière significative

Parallèlement à la fragmentation du marché, il semblerait qu’il y ait un manque clair de coordination de l’activité de transport de marchandises. Les camionneurs disent que les syndicats et les associations de transports ne jouent aucun rôle sur le marché. Plus de 50 pourcent des camionneurs déclarent faire leur travail en entrant directement en contact avec les expéditeurs ou en attendant les clients

Figure 10.13 : Prix internationaux de transport routier de marchandises, en US cents par tonne-km



Source : Banque Mondiale 2014g.

dans les aires de stationnement réservées aux camions. L'enquête révèle que dans 50 à 70 pourcent des cas, les prix sont arrêtés en négociant directement avec le client. En outre, une grande majorité des 116 répondants déclarent qu'il n'existe aucun système de consolidation des chargements et 13 pourcent disent qu'il existe une sorte de consolidation des chargements qui se passe au niveau de l'entreprise elle-même. Ce manque de coordination pourrait être la cause derrière les coûts élevés parce que les camions sont souvent vides pendant le trajet du retour (près de 72 pourcent de retour à vide), un taux beaucoup plus élevé que celui des entreprises européennes de transport (60 pourcent pour les petits camions et 46 pourcent pour les autres types de véhicules).¹⁶ Il n'y a pas non plus de preuve que les cartels sont en train de surenchérir sur les prix du transport comme dans le cas des pays d'Afrique Sub-saharienne. L'analyse fait ressortir un manque de coordination logistique et une faible efficacité opérationnelle à l'origine des coûts importants et par conséquent les prix élevés qui en résultent.

Il reste encore des obstacles à l'établissement des grandes entreprises de camionnage qui seraient en mesure d'apporter des capacités financières et techniques plus fortes. La réglementation relative à l'établissement dans le secteur du transport routier a été révisée en 1998 pour imposer aux nouvelles sociétés de plus grandes restrictions en termes de capacités. La révision a introduit des obligations d'investissement plus strictes, par rapport aux sociétés établies, pour tout nouvel opérateur qui voudrait entrer sur le marché. La réglementation n'encourage donc pas les grands opérateurs même si l'objectif initial n'était sûrement pas celui-ci. En plus, le décret initial de 1994 limite l'accès des opérateurs étrangers en les obligeant de s'associer avec des partenaires tunisiens pour assurer des prestations de transport routier.¹⁷ Or, le Ministère du Transport a effectué une "Etude du Plan National des Transports" qui est arrivée à la conclusion selon laquelle pour le transport international routier, il serait difficile de concevoir le développement d'un partenariat équitable avec des sociétés étrangères ayant une expertise internationale et une solidité et crédibilité financières. Retirer les obstacles à l'entrée dans le secteur du transport routier aussi bien pour les opérateurs locaux qu'étrangers pourrait contribuer à baisser les coûts. Les opérateurs étrangers, en particulier, seraient probablement très intéressés par le fonctionnement dans le cadre de chaînes logistiques/professionnelles élargies plutôt que dans des cadres restreints.

10.4 / S'attaquer aux disparités régionales : Trouver un équilibre entre l'équité spatiale et l'efficacité économique

En œuvrant pour intégrer économiquement les régions phares et celles qui accusent du retard, les responsables politiques tunisiens font face à un double défi qui leur impose d'équilibrer les résultats au niveau spatial et l'efficacité économique. D'un côté, l'efficacité indique que les investissements en matière d'infrastructure sont susceptibles de donner un plus grand rendement aux alentours des principales agglomérations urbaines dans les régions leaders là où la population, les entreprises et les activités économiques sont déjà en place. Si les marchés sont fluides et l'infrastructure est appropriée, la densité dans ces emplacements permet aux sociétés et aux gens de mieux exploiter les économies d'agglomération et les économies d'échelle, ce qui mène vers l'innovation, la création d'emplois et la croissance. D'un autre côté, pour des considérations d'équité, les investissements devraient plutôt être entrepris prioritairement dans les régions à la traîne. Toutefois, les forces du marché n'étant pas en train d'amener les entreprises et les gens vers ces zones, certaines ressources pourraient être gaspillées. D'autres investissements, tels que les investissements dans l'infrastructure sociale, auront de grands avantages dans les régions à la traîne et à travers tout le territoire national et

peuvent provoquer des augmentations en terme aussi bien d'efficacité que d'équité. Ainsi, la politique publique devrait mettre l'accent sur l'amélioration des conditions de vie à travers le pays pour assurer la qualité des services de base (tels que la santé, l'éducation et le transport), l'accès à une bonne infrastructure (comme le transport et les télécommunications), et plus généralement la qualité de vie (dont les événements culturels et les loisirs). Les politiques différenciées pour les différentes régions sont plus susceptibles de réaliser l'équilibre souhaité, surtout lorsque l'intérêt suprême de la politique publique est de rehausser la prospérité partout. Pour faire face aux disparités régionales, les décideurs politiques ont devant eux quatre voies d'intervention:

S'assurer que les politiques économiques sont neutres par rapport au facteur facteur spatial

Comme discuté dans les chapitres précédents, les politiques économiques actuelles sont en train d'exacerber les disparités régionales. Il y a lieu de revoir le Code d'Incitation aux Investissements, les règles et règlementations du marché de travail et la politique agricole pour s'assurer qu'ils ne favorisent pas involontairement une région par rapport à une autre comme c'est actuellement le cas. Le Code d'Incitation aux Investissements favorise les régions côtières en accordant des incitations généreuses aux exportateurs. Les conventions collectives sectorielles imposent des seuils minimums de salaire à travers le pays au détriment des régions les plus pauvres de l'intérieur. Les subventions agricoles favorisent les cultures pour lesquelles les régions de l'intérieur ne possèdent pas d'avantage comparatif au profit donc des régions du Nord. Il importe alors de revoir ces politiques pour retirer les distorsions et assurer des règles de jeu équitables à travers tout le pays.

Étendre les services de base : Penser au-delà des investissements en matière d'infrastructure

L'analyse ci-dessus indique que les efforts pour égaliser les caractéristiques des régions devraient constituer une des premières priorités de la future politique. La mobilité des facteurs semble être l'entrave principale dans les zones urbaines tunisiennes puisque les écarts de rendement à travers les régions et dans les régions elles-mêmes sont relativement petits. Ce sont plutôt les différences de caractéristiques qui causent les écarts de consommation à travers et dans les régions.¹⁸ Ce résultat revêt une grande importance parce qu'il souligne l'existence de disparités au niveau de plusieurs caractéristiques des ménages à travers les régions et confirme le fait que ces disparités sont associées aux niveaux de revenus les plus bas, ce qui prouve que l'accès aux services de base dans les régions défavorisées doit faire partie des objectifs clés consistant à réaliser un accès universel et une bonne qualité des services de base et à améliorer les conditions de vie dans tout le pays.

La généralisation des services de base et l'accès à des services de santé et d'éducation de bonne qualité peuvent contribuer à réduire les disparités régionales en Tunisie. Les décideurs politiques tunisiens devraient penser au-delà de la mise à disposition de l'infrastructure et se pencher sur la tarification et sur le recouvrement des coûts ce qui permettra d'étendre l'accès et d'améliorer la qualité des services. Dans les services de base tout particulièrement, il est primordial d'adopter une formule de recouvrement des coûts. D'autres pays ont déjà adopté de telles réformes et sont en train de voir déjà leurs impacts positifs. L'Algérie, l'Égypte et le Maroc ont tous décentralisé l'administration et ont réformé les programmes tarifaires pour augmenter le recouvrement des coûts et encourager la conservation de l'eau. En Algérie, une nouvelle législation datant de 2005 autorise les consommateurs à choisir entre un tarif fixe élevé ou un tarif selon la consommation au compteur. Le tarif fixe encourage les consommateurs à payer des tarifs progressifs ce qui aide à la durabilité en baissant la demande et en augmentant le recouvrement des coûts. Et en décentralisant la gestion

de l'eau, les tarifs ont été fixés selon les régions pour aller de pair avec le vrai coût du service et l'amélioration des immobilisations (Pérard 2008). Le fait que plusieurs autres pays aient étendu leurs services montre le besoin d'avoir des prix qui puissent couvrir les coûts d'exploitation et les charges tout en étant abordables.¹⁹

Mettre à contribution le secteur privé soit à travers des partenariats, pour l'infrastructure ou pour l'exploitation, peut étendre les réseaux et améliorer la qualité du service. Les partenariats public-privé peuvent inciter la participation privée dans des projets et des emplacements vers lesquels l'investisseur privé n'ira pas tout seul. Dans la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord, l'Égypte, la Jordanie et le Maroc ont développé leur contexte réglementaire de façon à appuyer les fournisseurs privés d'eau à travers des contrats allant de cinq à 25 ans (Pérard 2008).

Relier les régions défavorisées aux marchés et aborder les défaillances du marché

Améliorer la connectivité des régions défavorisées est également un facteur clé qui permettra d'offrir à toutes les régions du pays les mêmes opportunités. Améliorer la connectivité et la mobilité au profit des entreprises et des gens dans les régions défavorisées peut stimuler le commerce et leur permettre d'aller vers les régions dans lesquelles ils sont le plus productifs possible. En reliant les populations pauvres avec de grandes villes et des régions phares et en réduisant les coûts du transport, les pays créent une situation gagnant-gagnant à travers la promotion du développement inclusif. La connexion des régions défavorisées avec les grands marchés et les autres régions phares permet d'augmenter la concentration spatiale de l'activité économique dans les zones phares (hausse de l'efficacité) et améliore aussi la croissance globale bien que les inégalités dans le revenu nominal risquent d'augmenter sur l'ensemble. Pour améliorer la connectivité entre les régions défavorisées et le reste du pays, il importe de baisser les prix du transport. Les investissements en matière d'infrastructure qui facilite le flux des marchandises, des personnes et des informations entre les régions phares et celles défavorisées peut soutenir la concentration économique dans les régions leaders et promouvoir la convergence de la qualité de vie (Banque Mondiale 2008e). Ceci dit et comme discuté ci-dessus, dans la majeure partie de la Tunisie, le principal goulot d'étranglement ne semble pas être une faiblesse au niveau de l'infrastructure.

Améliorer la connectivité en Tunisie nécessite aussi l'action du gouvernement afin de garantir le fonctionnement du marché en mettant fin aux défaillances de coordination et en améliorant l'efficacité et la compétitivité du secteur du camionnage. Il semblerait qu'il y ait un grand besoin d'avoir un système de prestation logistique tierce partie pour la coordination des opérations de camionnage, comme l'exemple de l'industrie indienne de camionnage. Ces recommandations se font l'écho d'un travail précédent effectué par la Banque Mondiale qui fait ressortir le besoin de développer et de mettre en œuvre des solutions innovantes telles que (a) les services logistiques tierce partie, (b) l'infrastructure spécialisée comme les zones logistiques et (c) l'appui réglementaire pour la mise en œuvre de nouvelles pratiques (Banque Mondiale 2007a; 2012a). Le gouvernement tunisien est en train de développer des zones logistiques à Rades et à Djebel Oust et compte les développer dans plusieurs autres villes comme Jendouba, Gafsa, Zarzis, Sousse et Sfax (Etude sur l'infrastructure et facilitation du commerce régional, Banque Mondiale 2012a). Ces zones logistiques avec de meilleurs services logistiques tierce partie seront en mesure de fortement améliorer l'efficacité économique des opérations de camionnage et de baisser les coûts et les prix du transport routier en Tunisie.

Le rôle du gouvernement consiste aussi à assurer une connectivité équitable. D'un point de vue efficacité, il serait logique d'ouvrir toutes les portes devant les forces du marché et de ne se concentrer que sur l'encouragement de la concurrence. Mais les défenseurs de l'équité soutiennent qu'un trafic faible dans certaines régions (comme dans les petites villes peu peuplées) rendrait certains trajets très peu attractifs pour les opérateurs et les investisseurs privés, perpétuant le manque de connexion de

ces régions. Pour les zones défavorisées, là où la demande est faible, l'intervention du gouvernement peut s'avérer nécessaire pour assurer leur connexion avec le reste du pays. Sans intervention de l'Etat, les petits volumes qui impliquent les zones défavorisées sont à même de décourager les transporteurs (Arvis et al. 2007). Il serait donc nécessaire de sacrifier une part d'efficacité au profit de l'équité, mais les investissements devraient rester la priorité de façon à ne sacrifier l'efficacité qu'en contrepartie d'une amélioration au niveau de l'équité. Dans d'autres cas, lorsque les marchés sont étroits et qu'attirer des opérateurs de transport est difficile, encourager les modes intermédiaires de transport peut s'avérer être une bonne alternative. Les bicyclettes, les charrettes, les motocycles, les remorques et la participation de la communauté deviennent essentiels pour rehausser la mobilité dans les zones rurales (Lall et Astrup 2009).

Par ailleurs, les efforts consentis pour corriger les défaillances du marché (et améliorer l'accès aux marchés) jouent un rôle clé dans la réduction des écarts de prospérité notamment entre les zones phares et les zones rurales défavorisées. Les défaillances du marché semblent être la contrainte essentielle dans les zones rurales défavorisées même lorsque les dotations sont similaires à celles qui existent dans les zones phares. Ceci est important parce qu'il s'agit des régions dans lesquelles nous trouvons les plus grandes disparités de revenus et les taux de pauvreté les plus élevés. Cela confirme aussi l'existence d'une segmentation et de frictions sur le marché du travail qui maintiennent les zones rurales en isolation par rapport aux opportunités économiques.

Offrir des incitations aux entreprises et aux personnes pour se déplacer : Gaspiller les ressources au lieu de les épargner

Fournir des incitations fiscales et financières pour le développement régional n'est pas susceptible de donner des résultats significatifs. En relevant le double défi qui consiste à trouver un équilibre entre l'équité spatiale et l'efficacité économique, l'expérience donne à penser que les politiques qui favorisent la convergence du niveau de vie à travers les régions ainsi que la concentration de l'activité économique dans les zones urbaines et autour d'elles peuvent aider la Tunisie à passer d'une économie à revenu moyen à une économie à revenu élevé (Banque Mondiale 2008). Les politiques coordonnées décrites ci-dessous (points 1 et 2) sont en mesure d'accroître l'efficacité des villes tout en améliorant l'équité. Cette troisième option qui consiste à accorder des incitations aux sociétés et aux personnes pour se déplacer n'a toutefois pas donné des résultats probants en matière de réduction des disparités régionales dans divers pays à travers le monde.

L'expérience tunisienne montre aussi que les incitations ne sont pas la solution idoine pour réduire les disparités régionales en matière d'activité économique. Depuis 1993 le Code d'Incitations aux Investissements, révisé en 2011, permet au gouvernement d'accorder des incitations à l'investissement privé dans les régions défavorisées ou les zones prioritaires. Ces incitations incluent des exonérations fiscales sur les bénéfices et une réduction de 50 pourcent sur les plafonds imposables. D'autres pays ont également essayé de réduire les disparités régionales en déconcentrant l'activité économique ou en offrant des incitations à la delocalisation de la population et la plupart d'entre eux ont échoué. Le programme indonésien de transmigration a essayé de délocaliser la population de Java vers des zones moins peuplées telles que Kalimantan, Papua, Sulawesi et Sumatra. L'objectif était de promouvoir un développement plus équilibré en mettant à la disposition des migrants pauvres de Java des terrains et de nouvelles opportunités économiques. Mais ce programme à coût élevé n'a eu aucun impact sur la densité de Java ni sur le taux de pauvreté parmi les immigrants (Banque Mondiale 2008e). L'Egypte a tenté une autre approche pour déconcentrer sa population loin des centres classiques de croissance en planifiant 20 nouvelles villes le long des 20 dernières années dans le but de réduire la croissance démographique du Caire et de la Vallée du Nil. Ces villes ont à peine attiré 800 000 personnes alors qu'elles étaient conçues pour cinq millions d'habitants (Banque Mondiale 2014g).

Encadré 10.3 : Les transferts budgétaires interrégionaux peuvent faire converger les niveaux de vie mais échouent quand il s'agit d'influencer l'activité économique

L'expérience internationale montre que les transferts interrégionaux peuvent faire converger les niveaux de vie mais n'arrivent pas généralement à avoir une influence sur l'activité économique. Par exemple, le financement équitable des services publics est associé à de moindres inégalités dans les opportunités offertes aux ménages. Les grands investissements japonais en matière d'infrastructure et de services de base à travers les transferts budgétaires au début des années 70 sont largement connus pour avoir égalisé le niveau de vie et avoir conduit à la convergence des revenus entre les régions phares et celles défavorisées (Banque Mondiale 2008).

L'expérience internationale indique aussi que pour maximiser leur impacts, les transferts devraient accorder la priorité aux zones à faible revenu ou celles à croissance rapide, récompenser les zones ayant un meilleur rendement sur investissement avec davantage d'allocations budgétaires et assurer une distribution équitable selon le besoin (Banque Mondiale 2008).

En Europe, les transferts n'ont pas réalisé la convergence des activités économiques mais ont réussi à faire converger le niveau de vie. Les transferts pour des considérations d'équité régionale au sein de l'Union Européenne, à savoir les fonds structurels et les fonds de cohésion, ont représenté pendant plusieurs années plus de 30 pourcent du total des dépenses de l'UE et près de €347 milliards en 2011. Malgré leur taille, rien ne prouve que ces transferts aient conduit à faire converger les revenus mais on a quand même relevé des impacts positifs au niveau des indicateurs de développement humain (Checherita et al. 2009). Par exemple, dans les régions défavorisées du Portugal les revenus n'ont pas vu une convergence mais certains indicateurs d'équité régionale ont connu une amélioration (Arclean et al. 2012). Néanmoins, les améliorations n'ont pas touché toutes les régions de manière uniforme et la convergence était plus susceptible d'avoir lieu dans les régions ayant des composantes de renforcement institutionnel et un cofinancement régional et privé. Il faut également signaler la relation directe entre la souplesse du financement et l'amélioration des résultats. En Argentine, lorsque engagés de manière inconditionnelle, les transferts interrégionaux ont fortement contribué au développement humain (Habibi et al. 2003).

Le Japon a entamé en 1970 un nouveau plan de développement économique et social qui visait essentiellement à traiter les disparités dans les niveaux de vie qui ont connu une montée suite à la croissance rapide dans les principales zones industrielles. Le plan a apporté des investissements publics dans les services de base et les institutions sociales à travers tout le territoire avec des investissements supplémentaires ciblant les régions moins développées. L'objectif principal était d'amener ces régions à réaliser un niveau minimum d'accès aux services de base. Le gouvernement central a fourni des fonds réservés et des fonds non réservés. Les fonds réservés ont été alloués essentiellement à des investissements dans les services de base (y compris les routes rurales) et les institutions sociales (telles que les services publics et les installations médicales et les écoles) et ont eu recours à des accords de partage de coût avec les gouvernements locaux.

Au contraire, si les transferts ciblent directement la convergence des revenus ou de l'activité économique, l'échec est très souvent au rendez-vous. Comme dans le cas de la Tunisie, les entreprises font rarement le choix de s'installer dans des régions qui se caractérisent par une mauvaise connectivité et une faible économie d'agglomération et ce malgré les incitations ce qui équivaut à gaspiller les investissements publics (Deichmann et al. 2008; Schultze 1983; Glaeser et Gottlieb 2008). En réalité, ce type de transferts est plutôt corrélé à une moindre équité régionale; une étude récente des pays de l'Organisation de Coopération et de Développement Economique a identifié une relation directe entre les grands transferts interrégionaux et une convergence plus lente (Kessler et Lessmann 2010).

Source : Banque Mondiale 2014g.

Toutefois, les transferts interrégionaux peuvent être utilisés pour faire converger les niveaux de vie. Les transferts nationaux peuvent être importants pour les régions défavorisées mais les décideurs politiques ne doivent pas oublier que l'expérience internationale a montré que ces transferts sont exploités au mieux lorsque utilisés pour faire converger le niveau de vie. Les ressources sont gaspillées lorsqu'elles sont distribuées dans l'optique de façonner l'activité économique (Voir encadré 10.3).

10.5 / Conclusions

La persistance des disparités régionales a été exacerbée par les politiques économiques actuelles. La croissance économique et les investissements publics en développement humain ont contribué à des améliorations significatives depuis 1990 en matière de santé et d'éducation. Et pourtant la Tunisie est toujours caractérisée par de grandes disparités régionales et les tensions sociales qui s'en suivent sont considérées comme étant à l'origine de la révolution de janvier 2011. Paradoxalement, ces disparités ont été jusqu'à un certain degré consacrées ou même exacerbées par les politiques économiques actuelles. La politique industrielle, via le Code d'Incitations aux Investissements, favorise lourdement les exportations qui se concentrent, naturellement, le long des côtes (Chapitre Quatre). La politique de la concurrence a limité l'accès à la majeure partie de l'économie locale onshore laissant libre cours à un réseau de réglementations et de copinage d'entraver le développement de l'économie onshore (Chapitre Deux et Chapitre Trois). Les politiques relatives au marché du travail ont introduit une grande rigidité en imposant des salaires communs au niveau national ce qui décourage l'emploi dans les régions de l'intérieur du pays là où la productivité de la main d'œuvre est plus faible (Chapitre Cinq). Même les politiques agricoles sont favorables aux cultures arables situées au nord et dans les zones côtières au détriment de l'arboriculture, de l'horticulture et de l'élevage des ovins et des caprins qui sont des activités à forte intensité de main-d'œuvre se trouvant essentiellement à l'intérieur (Chapitre Neuf). Ces politiques ont augmenté les coûts déjà élevés de la production dans les régions de l'intérieur à cause d'une infrastructure faible et d'une connectivité limitée.

La solution n'est pas d'accorder des incitations fiscales et financières mais plutôt d'améliorer la qualité de la vie et d'accéder aux services de base et la connectivité des régions de l'intérieur. En plus de l'élimination des distorsions introduites par les politiques existantes, l'expérience internationale montre que le gouvernement devrait mettre l'accent sur l'amélioration des services et de la connectivité. Ceci est confirmé dans le cas de la Tunisie. L'analyse présentée dans ce chapitre souligne que la majeure partie de l'écart de consommation entre les zones urbaines dans les régions phares semble être due à des différences dans les caractéristiques des ménages (éducation, accès aux services de base et autres), alors que les différences dans le rendement sur les ressources des ménages (par exemple, à cause d'une connectivité limitée et/ou d'autres défaillances du marché) est plus important lorsque l'on se penche sur les différences entre les zones rurales dans les régions phares et celles défavorisées. Cela montre que le gouvernement doit: (a) concentrer ses interventions pour étendre l'accès aux services de base dans les zones défavorisées en vue de réaliser un accès universel et des services de base de haute qualité (comme la santé, l'éducation et le transport) et plus généralement la qualité de vie à travers le pays (dont les manifestations culturelles et les installations récréatives); et (b) améliorer les liaisons des régions défavorisées avec les marchés à travers l'amélioration de l'infrastructure de connexion (comme le transport et les télécommunications) et à travers l'amélioration du fonctionnement des marchés (pour s'assurer que l'infrastructure existante est utilisée de manière efficace). L'expérience internationale montre, et celle tunisienne le confirme, que les incitations financières et fiscales aux investisseurs ne peuvent se substituer à ces politiques.

Le gouvernement doit jouer un rôle pour assurer le fonctionnement correct des marchés compétitifs. Le cas de l'industrie tunisienne de camionnage donne un exemple très pratique qui montre que la libéralisation d'un marché ne garantit pas pour autant son bon fonctionnement. L'industrie de camionnage a été libéralisée dans les années 90 et alors qu'elle présente un niveau de fragmentation élevé avec plusieurs opérateurs de petite taille, les prix de transport des marchandises ne semblent pas être bas. Les données semblent indiquer un manque de coordination et un faible niveau d'efficacité qui sont à l'origine des coûts élevés et des prix chers qui en résultent. Cela nécessite de la part du gouvernement de jouer un rôle solide pour aider à dépasser ces défaillances de coordination en soutenant le développement d'un système de logistique tierce partie pour prendre en charge la coordination des activités de camionnage. En outre, le retrait des obstacles à l'établissement des opérateurs locaux et étrangers peut favoriser la consolidation pour arriver à des groupes de plus grande taille et baisser ensuite les prix ce qui devrait permettre d'améliorer la connectivité et de contribuer au développement des régions intérieures.

Notes

¹ Ce chapitre se base sur le Tunisia Urbanization Review (Banque Mondiale 2014g). Il n'aborde pas les questions en rapport avec le gouvernement local et la décentralisation qui sont traitées en détails dans cette étude.

² La Tunisie est organisée en 24 gouvernorats qui peuvent être regroupés dans 7 régions administratives comptant chacune plusieurs gouvernorats contigus: le Grand Tunis (Tunis, Ariana, Ben Arous, La Manouba); le Nord Est (Bizerte, Nabeul, Zaghouan); le Nord-Ouest (Béja, El Kef, Jendouba, Siliana); le Centre Est (Mahdia, Monastir, Sfax, Sousse); le Centre Ouest (Kairouan, Kasserine, Sidi Bouzid); le Sud Est (Gabès, Médenine, Tataouine); le Sud-Ouest (Gafsa, Kebili, Tozeur). Le Grand Tunis, le Nord Est et le Centre Est sont considérés comme étant les zones phares alors que le Nord-Ouest, le Centre Ouest, le Sud Est et le Sud-Ouest sont les zones à la traîne.

³ Voir le Livre Blanc "Tunisie : nouvelle vision du développement régional", Ministère Tunisien du Développement Régional, Novembre 2011.

⁴ Les hauts responsables dans l'administration tunisienne ont indiqué que malgré le fait que les disparités régionales soient souvent mentionnées, en réalité, cela n'a jamais constitué une priorité de l'époque de l'ancien président Ben Ali.

⁵ Il faut signaler que même les villes les plus riches de Tunis, Sfax et Sousse comptent des poches de pauvreté.

⁶ La même enquête donne la preuve que le littoral compte un plus grand pourcentage (25 pourcent contre sept pourcent dans les régions de l'intérieur) de chômeurs qui refusent des emplois à cause d'une incompatibilité perçue entre leurs qualifications et les opportunités d'emploi disponibles.

⁷ Le mix modal tunisien en matière de transport intérieur de marchandises est très biaisé en faveur du transport routier avec plus de 80 pourcent de tous les mouvements intérieurs assurés par des camions. Alors que 4 pourcent des produits locaux sont transportés par voie maritime, les chemins de fer ne représentent que 14 pourcent de tous les transports terrestres de marchandises (Etude sur le transport des marchandises: Diagnostic de la situation actuelle, rapport de synthèse 2001, voir Banque Mondiale 2007 a). Etant donné l'importance du transport routier et du transport de marchandises pour l'économie tunisienne, nous mettons l'accent sur la mesure de la connectivité routière physique et les coûts économiques du transport routier de marchandises dans le pays.

⁸ Les distances en lignes droites ne saisissent pas les nuances de la distance économique qui se compose, surtout dans le cas du transport de marchandises, des coûts en termes de temps et d'argent (Banque Mondiale 2008e, Banque Mondiale 2012a, parmi d'autres). Plusieurs facteurs affectent les conditions de déplacement tels que l'existence d'un réseau routier, le terrain sur lequel le réseau est construit, la qualité du réseau, le nombre de voies, la rugosité de la route et le ratio de revêtement, et déterminent par conséquent les coûts et la durée du voyage.

⁹ La connectivité physique qui est relativement bonne en Tunisie reflète les efforts récemment consentis par le Gouvernement tunisien pour moderniser son réseau routier en mettant l'accent sur le développement d'autoroutes en tant qu'instrument clé pour le renforcement de la compétitivité. Les efforts ont commencé depuis 1998 lorsque le gouvernement a adopté un plan de développement des autoroutes visant à promouvoir les autoroutes en partance de Tunis.

¹⁰ Il importe également de noter que le port de Gabes n'est pas

bien intégré au reste du pays et que certaines régions côtières du Nord sont également mal loties en matière d'accès au marché.

¹¹ Bien que la connectivité semble bonne, les indicateurs présentés ici ne captent pas les problèmes relatifs à la capacité ou la qualité des routes. Il s'agit d'un sérieux problème et devrait être examiné davantage dans les travaux futurs. Pour plus de détails sur les hypothèses utilisées dans ces calculs, voir Banque Mondiale 2014g.

¹² Une enquête sur l'industrie tunisienne de camionnage a été conduite par la banque Mondiale en 2012 pour mieux comprendre la nature du transport de marchandises entre les villes et entre les régions. Un échantillon aléatoire est prélevé sur un total de 125 sociétés de camionnage et 480 opérateurs individuels enregistrés et non enregistrés. Il comprend des informations détaillées sur les prix, les coûts, les caractéristiques clés des services (kilométrage, taux d'utilisation de la charge utile) et les obstacles auxquels ces prestataires de services font face. L'information a été collectée auprès de 84 camionneurs individuels et 49 sociétés de transport de marchandises avec une taille médiane d'emploi de 20 employés permanents à plein temps. Suite à la déréglementation interne, le secteur ne compte aucune participation gouvernementale et moins de 10 pourcent de participation étrangère, ce qui reflète un secteur tenu par de petits opérateurs et des entreprises de moyenne taille. L'analyse révèle des caractéristiques de la structure du marché, l'efficacité du fonctionnement et les défis à relever en matière de connectivité tels que les goulots d'étranglement infrastructurels et l'environnement réglementaire.

¹³ Les résultats de l'enquête indiquent que les prix élevés pourraient être dus à des coûts d'exploitation élevés, et surtout les coûts de carburant et de maintenance associés à un parc vieillissant et des dysfonctionnements opérationnels (mauvaise qualité des routes et congestion).

¹⁴ La moyenne nationale estimée de l'écart coût-prix est de 44 pourcent. Il est vrai qu'il s'agit d'une moyenne élevée mais elle est toujours considérablement en dessous des marges de bénéfice estimées pour les trajets internationaux dans les pays africains tels que le Tchad (163 pourcent), le Ghana (80 pourcent), le Kenya (66 pourcent) et l'Ouganda (86 pourcent) (Teravaninthorn et Raballand, 2009).

¹⁵ La Tunisie compte 1600 opérateurs enregistrés (y compris les camionneurs individuels) et le nombre de ceux non enregistrés est estimé à 40 000 (Les camionneurs travaillant avec un véhicule d'une charge brute inférieure à 12 tonnes ne sont pas tenus d'obtenir un permis). Sur les 133 personnes interrogées, 65 pourcent sont des camionneurs individuels qui possèdent moins de deux camions et 90 pourcent de l'échantillon sont des entreprises locales ou des opérateurs locaux. Parmi les réponses subjectives, plus de 3/4 des répondants affirment faire face à une rude concurrence de la part de plus de cinq concurrents et presque tous déclarent avoir, au moins, deux à cinq concurrents. Plus de 50 pourcent des répondants disent faire face à une concurrence de la part de camionneurs individuels et 30 pourcent disent faire face à une concurrence de la part de sociétés locales de camionnage de petite et moyenne tailles.

¹⁶ <http://www.euromeTNDtransport.org/En>

¹⁷ Décret 94/1994; et voir aussi l'Accord des concessionnaires en matériels de transport routier 2008, disponible sur le lien suivant: <http://www.commerce.gov.tn/>

¹⁸ Cela contraste avec ce qui a été observé dans certains pays d'Amérique Latine et même en Egypte, où la mobilité des facteurs

pose un problème au sein des régions mais pas entre régions (Banque Mondiale 2014g).

¹⁹ En Colombie, les politiques qui ont introduit de la souplesse quant au plafonnement des augmentations tarifaires ont permis aux sociétés privées d'eau d'assurer le recouvrement des coûts

et d'étendre leurs services. De même, en matière d'électricité, la Colombie a assoupli sa réglementation pour permettre à un nombre plus grand de sociétés de venir sur le marché et le pays est ainsi récemment devenu exportateur dans ce secteur. (Banque Mondiale 2013d).

Références

- Amara, Mohamed, and Mohamed Ayadi. 2011. "Local Employment Growth in the Coastal Area of Tunisia: A Spatial Dynamics Panel Data Approach." ERF 17th Annual Conference, Antalya, Turkey.
- Arclean, Calin, Gerhard Glomm, and Ioana Schiopu. 2012. "Growth Effects of Spatial Redistribution Policies." *Journal of Economic Dynamics and Control* 36 (7): 988-1008.
- Arvis, Jean-François, Monica Alina Mustra, John Panzer, Lauri Ojala, and Tapio Naula. 2007. *Connecting to Compete 2007: Trade Logistics in the Global Economy*. Washington, DC: World Bank.
- Ayadi, Mohamed, and Mohamed Amara. 2008. "Spatial Patterns and Geographic Determinants of Welfare and Poverty in Tunisia." ERF 15th Annual Conference, Cairo, Egypt.
- Blinder, Alan S. 1973. "Wage Discrimination: Reduced Form and Structural Estimates." *Journal of Human Resources* 8 (4): 436-455.
- Checherita, Cristina, Christiane Nickel, and Philipp Rother. 2009. "The Role of Fiscal Transfers for Regional Economic Convergence in Europe." Working Paper 1029, European Central Bank, Frankfurt, Germany.
- Deichmann, Uwe, Somik V. Lall, Stephen J. Redding, and Anthony J. Venables. 2008. "Industrial Location in Developing Countries." *World Bank Research Observer* 23 (2): 219-46.
- Glaeser, Edward, and Joshua Gottlieb. 2008. "The Economics of Place Making Policies." *Brookings Papers on Economic Activity* 1 (Spring): 155-253.
- Habibi, Nadir, Cindy Huang, Diego Miranda, Victoria Murillo, Gustav Ranis, Mainak Sarkar, and Frances Stewart. 2003. "Decentralization and Human Development in Argentina." *Journal of Human Development* 4 (1): 73-101.
- INS, AfDB, and World Bank. 2012. "Mesure de la pauvreté, des inégalités et de la polarisation en Tunisie." Institut National de la Statistique, Tunis, November.
- INS (Institut National de la Statistique) 2005, 2007, 2010, 2011. *Tunisia Labor Force Survey*. Institut National de la Statistique, Tunis.
- Kessler, Anke, and Christian Lessmann. 2010. "Interregional Redistribution and Regional Disparities: How Equalization Does (Not) Work." Discussion Paper DP8133, Centre for Economic Policy Research, London.
- Kochendorfer-Lucius, Gudrun, and Boris Pleskovic, eds. 2009. *Spatial Disparities and Development Policy*. Berlin Workshop Series 2009. Washington, D.C.: World Bank.
- Lall, Somik, and Claus Astrup. 2009. "Sri Lanka: Reshaping Economic Geography: Connecting People to Prosperity." World Bank, Washington, D.C.
- Oaxaca, Ronald L. 1973. "Male-Female Wage Differentials in Urban Labor Markets." *International Economic Review* 14 (3): 693-709.
- Pérard, Edouard. 2008. "Private Sector Participation and Regulatory Reform in Water Supply: The Southern Mediterranean Experience." Working Paper No. 265, OECD Development Centre, Paris.
- Schultze, Charles L. 1983. "Industrial Policy: a Dissent." *The Brookings Review* 2 (1): 3-12.
- Teravaninthorn, Supee, and Gaël Raballand. 2009. "Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main International Corridors." World Bank, Washington, D.C.
- Tunisia, Ministry of Health. 2010. *National Maternal Mortality Survey Report 2010*. Tunis.
- Tunisia, Ministry of Regional Development. 2011. *Livre Blanc-Tunisie: Nouvelle Vision du Développement Régional*. Tunis.
- World Bank. 2007a. "Stratégie de développement des services et infrastructures logistiques en Tunisie." World Bank, Washington, DC.
- World Bank. 2008e. *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*. Washington, DC: World Bank.
- World Bank. 2011. *Doing Business 2012: Doing Business in a More Transparent World*. Washington, DC: World Bank.
- World Bank. 2012a. *Regional Economic Integration in the Middle East and North Africa: Going Beyond Trade Reforms*. Washington, DC: World Bank.
- World Bank. 2013b. "Survey of Tunisian Households Living in Peri-Urban Areas." Internal Mimeo. World Bank, Washington, DC.
- World Bank. 2013d. *Planning, Connecting, and Financing Cities Now: Priorities for City Leaders*. Washington, DC: World Bank.
- World Bank. 2014g. *Tunisia Urbanization Review: Reclaiming the Glory of Carthage*. Washington, DC: World Bank.