

# LES TRANSPORTS ROUTIERS EN TUNISIE

## I. — TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Jusqu'en 1934 les transports routiers de marchandises jouissaient d'une liberté quasi complète.

Il en est résulté de 1929 à 1934, une inflation désordonnée du parc des véhicules, un excès de camions sur les besoins réels et une concurrence effrénée qui se manifesta de deux manières :

— baisse excessive des tarifs de transports ne permettant plus à un entrepreneur d'amortir raisonnablement son matériel;

— baisse considérable des recettes des chemins de fer provoquant un accroissement du déficit des réseaux, et une très lourde charge pour le budget de l'Etat Tunisien.

Pour remédier à cette situation, et à l'image de ce qui se faisait en France à cette époque, le décret du 23 juin 1934 institua un régime de contrôle des transports routiers de marchandises définissant les transports publics et les transports privés, et subordonnant l'exploitation des véhicules utilitaires publics à la délivrance préalable d'une autorisation.

La situation de 1934 fut ainsi cristallisée en ce sens que tout détenteur de véhicule, à la date de promulgation du décret, se vit :

- pour les transports publics : délivrer une autorisation de transports,
- pour les transports privés : mettre dans l'obligation de déclarer les véhicules.

Malgré cela, si l'inflation continue des moyens de transports fut arrêtée, le parc des transports routiers était encore surabondant en 1939, et une déflation massive devint indispensable.

Ce parc comprenait alors :

4.600 tonnes utiles en transport public;

4.500 tonnes utiles en transport privé.

Les réquisitions effectuées par l'Autorité Militaire en 1939 firent tomber la charge utile du parc des transports publics à 2.300 tonnes.

Par décret du 11 mars 1940, le Gouvernement Tunisien, profitant de ces circonstances, opéra la déflation des autorisations de transport public en annulant purement et simplement toutes celles afférentes à des véhicules réquisitionnés.

Au surplus l'arrêté secretarial du 12 mars 1940 réduisit à 2.300 tonnes le total des licences de transport public susceptibles d'être attribuées.

Enfin par décret du 27 mai 1940 les transports privés, qui jusqu'alors n'étaient soumis qu'à une simple déclaration, furent placés sous le régime de l'autorisation et astreints aux mêmes obligations que les transports publics en ce qui concerne les assurances. Cette autorisation limite les zones d'action de cette catégorie de transports et précise la nature des marchandises transportées.

Entre temps il convient de signaler :

— la création de taxes de circulation (taxe de tonnage utile) applicables à tous les transports routiers (Décret du 6 septembre 1937),

— la création par décret du 30 juin 1938 d'un Conseil Supérieur des Transports qui, se substituant à l'ancien Comité de Coordination, est notamment chargé, entre autres questions :

- des programmes de création ou de suppression des services publics de transport;
- des mesures de police et de sécurité;

- des questions tarifaires et notamment celles qui sont de nature à intéresser la situation relative des divers modes de transports;
- de la coordination des divers modes de transports.

De 1939 à la libération le parc Tunisien a eu à subir en dehors des réquisitions de l'Armée Française en 1939-40 les réquisitions des troupes de l'axe et les destructions du fait des hostilités en Tunisie.

Au lendemain de la libération le parc total, public et privé, était réduit à 1.100 tonnes de charge utile.

Les réseaux ferrés ayant subi également de graves destructions, il a fallu alors reconstituer le parc automobile.

Cela s'est réalisé depuis :

- d'une part grâce à l'apport constitué par un nombre important de véhicules de prise de guerre mis par l'Autorité Militaire à la disposition de l'Economie Civile, et confiés à titre temporaire à un certain nombre d'entrepreneurs sous le régime de location. Il y a eu jusqu'à 800 véhicules de ce genre en circulation. Depuis ils ont été soit achetés par leurs détenteurs, soit restitués à l'Armée.

- d'autre part grâce aux importations de camions neufs d'origines française et américaine qui, à ce jour se chiffrent par environ 2.300 véhicules de différents tonnages.

\* \* \*

Après la victoire définitive il a été décidé en Tunisie de réorganiser le parc de transports publics, compte tenu des situations acquises avant la guerre et de permettre à un certain nombre d'anciens combattants d'accéder à cette profession.

Dans ce but, le décret du 27 juin 1946, et l'arrêté Secrétarial de la

même date ont édicté les principales dispositions suivantes .

- Annulation de toutes les autorisations de transport public de marchandises,
- fixation de la capacité totale du parc tunisien des transports publics de marchandises,

- redistribution, dans la limite de ces contingents, de nouvelles autorisations,

- a) aux anciens transporteurs qui ont été remis, quitte à réduire le bornage qu'ils exploitaient à la libération, au niveau maximum de leur place de 1939;

- b) à des anciens combattants présentant certaines garanties techniques, le tonnage correspondant étant prélevé dans une certaine mesure sur celui retiré à des anciens transporteurs dont le parc avait été augmenté par l'apport des véhicules loués à l'Armée.

- Répartition du tonnage en :

- a) Transports lourds à grandes distances, ceux-ci pouvant circuler dans le territoire à condition de ne pas effectuer de transports parallèles au chemin de fer,

- b) Transports moyens à zone d'action limitée dans le Contrôle Civil du siège d'exploitation et dans les Contrôles Civils limitrophes, ce qui revient à un rayon d'action variant de 60 à 100 kilomètres,

- Répartition géographique de ces tonnages,

- Reclassement des transports de marchandises.

\* \* \*

La situation comparée du parc

des transports routiers automobiles est reprise au tableau suivant :

**Parc en circulation effective (en tonnes)**

	1939	Juillet 1941	Mai 1943	Janvier 1946		Décembre 1947				
	en circu- lation	en circu- lation		autorisé	en circu- lation					
Transports publics .....	4.618	2.181	} 1.100	5.280	4.200	3.750				
Transports de ravitaille- ment .....										923
Transports privés .....	4.500 (1)	1.300							4.710	5.978
T.P.M. spéciaux .....						1.992				
Total.....	9.118	3.481	1.100		9.810	12.643				

(1) Chiffre approximatif.

Le parc de transport public normal est actuellement réparti entre un assez grand nombre d'entrepreneurs. Toutefois, le tonnage lourd à grande distance a, pour des motifs d'ordre, et dans le but de ne laisser exploiter les gros véhicules que par des entreprises bien outillées, été mis entre les mains d'un petit nombre de transporteurs.

Parmi les principales entreprises de transport public de marchandises les plus gros tonnages sont détenus par :

— LA TUNISIENNE AUTOMOBILE TRANSPORTS TUNIS — 373 tonnes dont 200 tonnes de lourd. Cette société assure, en plus, des transports de ravitaillement TUNIS-FEZZAN au moyen de véhicules dont le parc s'élève à 200 tonnes.

— LA SOCIETE LEONARDIS et Cie TUNIS — 180 tonnes dont 180 de lourd.

Les autres entreprises ayant du lourd groupant des tonnages dont le minimum est de 45/60 tonnes.

Un des plus grands soucis du Conseil Supérieur des Transports est, dans la période actuelle, de réaliser une coordination effective et efficace entre le rail et la route.

De même, dans la catégorie des transports routiers il convient de limiter chacun des deux grands secteurs (public et privé) dans son rôle.

Le transport privé, notamment ne doit par définition constituer qu'une activité accessoire de son titulaire et doit être limité strictement à la satisfaction des besoins propres de son exploitation, commerciale, industrielle ou agricole. Ce n'est malheureusement pas toujours le cas, et, trop souvent le transport privé se transforme frauduleusement en transport public.

Il faut donc et en premier lieu, barrer la route à une concurrence déloyale des transports privés vis-à-vis des transports publics, ferroviaires ou routiers, et assurer une juste répartition du trafic entre ces deux dernières catégories de transport-

teurs pour leur permettre d'équilibrer leurs exploitations.

C'est la tâche à laquelle s'est attelé le Conseil Supérieur des Transports aidé en cela par le Service des Transports de la Direction des Travaux Publics.

Parmi les premières mesures prises à cet effet, on peut citer :

— la création d'une taxe de compensation frappant également les transports publics et privés automobiles et dont le produit compense partiellement le déficit du réseau affermé de l'Etat.

L'obligation imposée par le décret du 5 août 1943 et l'arrêté du Directeur des Travaux Publics du 11 août 1943, à tous les véhicules de transport public et privé de marchandises, ainsi qu'aux voitures de louage d'être munis d'une feuille de route délivrée par les régulateurs.

Cette feuille de route permet le contrôle de l'activité des véhicules ainsi que celui de leur consommation de carburants et lubrifiants rationnés.

— La mise à l'étude actuellement d'une refonte de la réglementation des transports destinée à atteindre le but qui vient d'être défini.

## II. — TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Le décret du 15 septembre 1914 a défini les différentes catégories de transport public de voyageurs existant en France; ce sont :

- Les Services Réguliers aux horaires et tarifs fixes.
- Les Services occasionnels, exécutés à l'occasion de pèlerinage, des marchés locaux, de voyage de tourisme, excursions etc...
- Les voitures de louage.

Jusqu'en 1934, de même que pour les transports de marchandises, les services routiers voyageurs

étaient assujettis à une réglementation très souple, et l'on a pu constater une inflation notable des voitures de louage qui ont atteint en 1937 un nombre total de 831.

Dès 1935 les transports ont été réglementés notamment en ce qui concerne l'assurance obligatoire contre les risques d'accidents et le contrôle médical des conducteurs.

Un arrêté du 2 avril 1936, inspiré du décret métropolitain du 23 février 1935 a réglementé la coordination des transports de voyageurs, avec la différence qu'en Tunisie, il a été reconnu indispensable de réglementer également les voitures de louage jugées trop nombreuses en égard à l'ensemble des transports routiers.

Le statut des services réguliers a été défini par un décret du 9 août 1939 qui a disposé l'annexion d'un cahier des charges aux arrêtés d'autorisation de ces services.

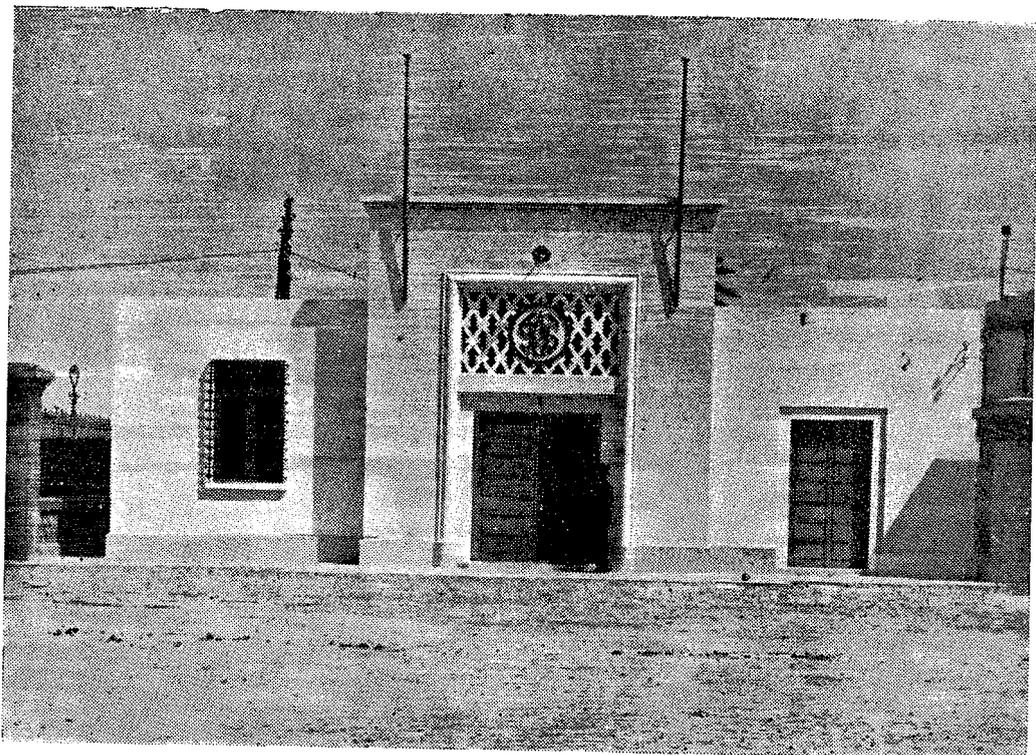
Les obligations des transporteurs sont nettement définies et précisées cependant que le dispositif de coordination vis-à-vis des services ferroviaires est mis en place : les tarifs routiers doivent être au niveau du chemin de fer et, dans le cas de services parallèles du rail et de la route, les horaires du service automobile ne doivent pas interférer avec ceux du rail.

La concurrence active des voitures de louage a conduit à limiter la capacité utile de ces véhicules.

Celle-ci a été ramenée à 5 places par décret du 30 juin 1939 et reprise à 7 le 14 novembre 1940 au moment où, après la réquisition, les véhicules manquaient.

Les hostilités n'ont pas manqué d'apporter des modifications sensibles à la consistance du parc routier voyageurs.

Comme pour les marchandises, les réquisitions de l'armée française ont permis une déflation importante du parc des voitures de louage et cette déflation a été consacrée par un décret du 22 février 1940



LA GARE ROUTIERE DE LA S. T. T. A. S., A SFAX

Photo R. MARCELON.

qui a annulé les autorisations afférentes aux véhicules réquisitionnés.

Le nombre des voitures de louage est passé de :

831 en 1937 à 774 en 1939 et à 375 au 1<sup>er</sup> mai 1940. Elles sont actuellement 400 environ.

En ce qui concerne les services réguliers, la situation comparée de ces transports en 1939 et actuellement sera reprise plus loin.

Ces services constituent le complément normal des services ferroviaires.

Indépendamment des petites entreprises qui assurent dans les différents centres des services urbains et suburbains ainsi que des relations à courtes distances dans des régions peu ou mal desservies par le rail, il existe en Tunisie deux grandes sociétés de transport en commun.

- 1°) La T.A.T. (Tunisienne Automobile Transports) Société installée en Tunisie depuis 1907 sous une première dénomination « La Tunisienne Automobile ».

Cette société exploite au moyen d'autocars de grande capacité 27 lignes de transports à grande distance non compris un service reliant TUNIS à BONE en Algérie, un autre reliant 2 fois par semaine TUNIS à TRIPOLI, et enfin des services de banlieue dans les environs immédiats de Tunis.

Cette société assume, à partir de Tunis, la desserte de toute la région Nord de la Tunisie (TUNIS, BIZERTE, BEJA, LE KEF, TABARKA, tout le Cap-Bon etc...)

- 2°) La S.T.T.A.S. (Société Tunisienne des Transports Automobile du Sahel) installée depuis 1919 en Tunisie.

Cette société, dont le siège social est à Sousse, possède trois centres principaux d'exploitation pour 24 lignes.

SOUSSE d'où partent des lignes desservant tout le Sahel Tunisien et reliant Sousse aux différentes vallées du Centre Tunisien (Kairouan, Kasserine, Fériana), ainsi qu'à l'Algérie (Tébessa).

SFAX Tête des lignes desservant le Sud Tunisien Gafsa, la région alfaïtère de Sidi Bou Zid Gabès etc...

MEDENINE point de départ des lignes desservant l'extrême Sud : Djerba, Zarzis, Tatahouine, Kebili, Matmata, etc...

Ces trois sièges sont évidemment reliés entre eux. Enfin la S.T.T.A.S. assure également une liaison directe Kairouan-Tunis via Enfidaville.

\* \* \*

A elles deux, ces sociétés couvrent l'ensemble du territoire.

Il peut être cité des entreprises moins importantes telles que :

- La S.T.A.C.A. (Société des Transports Auto du Cap Africa) qu'exploite des services entre Mahdia et Bou Thadi et Kairouan et qui étend son exploitation dans le centre et le Sud Tunisien.
- Mohamed Ben Chaouch dont les véhicules relient Tozeur à Nefta dans le Djerid et à El Oued (Sud Algérien).

Le tableau suivant reprend la situation comparée des transports routiers voyageurs de la Tunisie :

	1939		Mai 1943		Décembre 1946		Septembre 1948	
	Nombre de véhicules	Kilomètre-trage mensuel						
Voitures de louage	375		0		286		400	
<b>SERVICE REGULIERS</b>								
T.A.T. ....	56	160.000	5	6.000	39	160.000	60	238.000
S.T.T.A.S. ....	55	150.000	7	12.000	54	191.000	59	175.000
Divers * .....	76	170.000	0	0	69	170.000	134	361.000
Totaux services réguliers .....	187	480.000	12	18.000	162	521.000	253	774.000

Ainsi dans l'ensemble, la situation des transports routiers en Tunisie est satisfaisante et malgré les difficultés nées de la guerre, le parc a été très rapidement reconstitué à tel point qu'il peut actuellement paraître surabondant compte tenu de la situation économique de la Régence.

Le Service des Transports de la Direction des Travaux Publics, le Conseil Supérieur des Transports, aidés par les différents organismes

syndicaux, se sont fixés pour tâche principale d'aboutir progressivement à un assainissement de la situation relative des différentes catégories de transporteurs en vue de permettre à tous une exploitation rationnelle rémunératrice en même temps qu'elle correspond à la satisfaction des besoins de l'Economie Tunisienne.

CROZATIER  
Direction  
des Travaux Publics