

ORIENTATIONS GENERALES POUR LA PERIODE DU XIEME PLAN 2007-2011 ET PRINCIPALES REALISATIONS 2007-2008 :

Orientations générales du secteur du transport durant la période du XIème Plan (2007-2011) :

L'élaboration des orientations du secteur du transport durant la période du XIème plan de développement a pris en considération :

- le programme électoral présidentiel pour la période 2004-2009,
- la stratégie de développement de l'Etat pour la décennie 2007-2016,
- les défis et les enjeux aux entreprises sur le plan national et international leur imposant la mise à niveau et la restructuration à fin de pouvoir résister à une concurrence de plus en plus agressive.
- des différentes études sectorielles et stratégiques réalisées et les leçons tirés de la période du Xème Plan 2002-2006.

Par conséquent, les orientations générales du secteur durant le XIème plan s'articulent autour des axes suivants :

- Priorité absolue au transport public collectif des voyageurs et notamment le transport ferroviaire;
- Renforcement de l'infrastructure ;
- Renouvellement et extension du parc du transport ;
- Amélioration de la qualité des services;
- La sécurité dans le secteur du transport.
- Garantir le développement durable du secteur par la conciliation entre les impératifs du développement et de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de la lutte contre la pollution et de la maîtrise de l'énergie.
- Développement du transport multimodal, en vue d'augmenter la productivité par le biais de la réduction du coût du transport et de l'augmentation de la fluidité du trafic.

Priorité absolue au transport public collectif notamment le transport ferroviaire:

- Adopter le transport public collectif notamment le transport ferroviaire comme étant un choix stratégique et une solution incontournable aux problèmes de congestion, de consommation d'énergie de l'environnement et à l'expansion rapide de trafic.
- Continuer la réalisation du programme de promotion du transport collectif dans le Grand Tunis (Réseau Ferroviaire Rapide, Extension des lignes du métro léger, Lignes armatures bus, Pôles d'échanges).
- Réaliser les études techniques relatives aux différents projets identifiés dans le cadre des études des plans directeurs régionaux de la ville de Sfax et de Sousse, et lancer d'autres études de plan directeur des transports dans les autres grandes villes.
- concrétiser la décision visant à faire participer les gouvernorats et les collectivités locales dans la prise de décisions de nature à organiser ou à financer le transport urbain et régional.
- Atteindre l'objectif d'équilibre financier des sociétés publiques opérant dans ce domaine.
- Développer la qualité et la quantité de l'offre de transport et œuvrer à l'intégration des réseaux et des tarifs afin d'assurer une meilleure complémentarité.

Renforcement de l'infrastructure:

Adaptation de l'infrastructure du transport aux besoins de trafic et de qualité des services à travers :

- Le renforcement et la modernisation du réseau ferré interurbain.
- La réhabilitation du réseau ferré et sa liaison aux centres de production, aux ports ainsi qu'aux centres des gouvernorats.
- Le développement des aéroports et les ports afin d'assurer un niveau de service similaire à celui offert dans les pays les plus développés.
- La réalisation des projets portuaires dans le cadre des contrats de concessions BOT.
- L'implantation des plates formes logistiques en dehors des zones urbaines et à proximité des grandes zones industrielles et commerciales et leurs liaisons aux axes de base du réseau du transport.

Renouvellement du parc de transport:

- Acquisition de locomotives et de voitures de transport ferroviaire des voyageurs.
- Renouvellement et extension du parc du transport terrestre des voyageurs et des marchandises.
- Renouvellement et extension de la flotte aérienne afin de faire face à la concurrence de plus en plus forte dans le contexte de la politique du ciel ouvert.
- L'augmentation la part du transport maritime national dans le transport du commerce extérieur.
- La promotion des exportations et du transport maritime des passagers et des touristes.
- L'incitation à l'investissement en ce qui concerne l'acquisition de navires.

Amélioration de la qualité des services:

- Introduction de la culture de qualité au sein des entreprises opérant dans le secteur.
- Mise à niveau et développement de l'infrastructure du transport et des équipements.
- Développement de la qualité des services d'une manière continue en accordant aux clients la priorité dans les différentes actions d'amélioration de la qualité.
- Valorisation des ressources humaines.
- Utilisation des nouvelles technologies de l'information et de communication.

La sécurité dans le secteur du transport:

Garantir un niveau de sécurité plus élevé à travers :

- La création d'un conseil supérieur de sécurité ayant pour attributions d'étudier et d'examiner l'ensemble des politiques et des orientations stratégiques dans le domaine de la sécurité dans les transports.
- Le soutien de l'activité du conseil supérieur par la création d'une agence technique de sécurité à l'instar des organisations similaires dans d'autres pays ayant pour objectifs :
 - L'audit des organismes de sécurité chargés de l'organisation et du contrôle de la sécurité dans le domaine du transport.
 - La focalisation sur les faits de non respect de la sécurité.
 - L'analyse des données relatives à la sécurité dans le domaine du transport et le suivi des recommandations du conseil supérieur

La maîtrise de l'énergie:

La concrétisation d'une stratégie de maîtrise de l'énergie permettant au secteur de répondre aux exigences du développement durable et ce en :

- Poursuivant les efforts pour la maîtrise de la consommation énergétique du secteur des transports dans le cadre d'une stratégie globale à long terme.
- Encourageant l'utilisation des énergies renouvelables notamment le gaz naturel pour les autobus.
- Encourageant la consommation rationnelle de l'énergie dans le domaine de transport de marchandises à travers la création des centrales de frêt.
- Renforçant le contrôle technique des véhicules et la généralisation des stations de diagnostic énergétique des moteurs des véhicules et l'obligation de ce service.
- Veillant à l'utilisation rationnelle du parc des voitures particulières.

Le développement du transport multimodal:

Poursuivre la promotion du secteur de transport multi modal par la réalisation des orientations suivantes :

- Achèvement de la mise à niveau des ports de commerce et création d'un port en eau profonde.
- Implantation d'un certain nombre de plates-formes logistiques et application des nouvelles prérogatives du code de la douane relatives à l'exploitation des zones logistiques.
- Mise en place de la liasse unique de transport.
- Facilitation des procédures administratives notamment douanières pour plus de fluidité au trafic de marchandises dans les zones frontalières.
- Développement et mise à niveau l'infrastructure interne de transport (autoroutes, chemins de fer) et leur liaison aux zones de production, de stockage et de consommation.
- Modernisation de la gestion du transport des marchandises pour le compte d'autrui et la réduction des coûts.

Compte tenu de ces orientations, le taux de croissance prévu pour le XI^{ème} Plan serait de 6.0 % par an. Cette croissance proviendrait essentiellement des capacités du secteur maritime à faire augmenter sa production, à l'impact positif de l'évolution de l'activité économique en général sur le secteur terrestre et au transport aérien en rapport avec le secteur touristique.

Au niveau des investissements, le montant retenu pour le secteur du transport s'élève à 6528 MD (à prix courant) et se répartit comme suit

Investissements en MD (Prix courant)

Secteur	X^{ème} Plan	XI^{ème} Plan
Ferroviaire	692	1782
Routier	1691	2058
Maritime	1127	1004
Aérien	1090	1684
Total	4600	6528

Ces investissements seraient réalisés à hauteur de 58 % par le secteur public et 42 % par les sociétés privées.

Principales réalisations du secteur du transport durant la période 2007-2008 :

Les principales réalisations du secteur du transport au cours des deux premières années de la période du XI^{ème} plan de développement (2007-2011) se présentent comme suit :

1. Développement du transport multimodal :

Le secteur des transports a connu de profonds changements structurels suite à l'expansion fulgurante des échanges mondiaux, l'évolution des modes de fabrication et de distribution des produits et l'utilisation de technologies avancées d'information et de communication, en particulier l'Echange Electronique de Données. Le service multimodal devient un attribut essentiel du transport efficace ou les divers modes et tronçons de transport impliqués dans la chaîne sont interopérables et bien connectés.

Le Ministère du Transport a organisé le 15 Mars 2008 une consultation nationale sur le transport multimodal précédée par des consultations régionales à Tabarka, Sousse et Sfax et une enquête menée auprès de 1000 sociétés entre chargeurs et transporteurs et professions maritimes. Le jour même le coup d'envoi d'une première opération de transport multimodal a été donné, il s'agit du train block partant tous les jours du port de Radès à destination de Gabès et Sfax et transportant entre 50 et 60 conteneurs.

Les principales recommandations issues de cette consultation sont les suivantes :

Mesures à court terme

- Poursuivre la mise à niveau des ports de commerce maritime par le développement de l'infrastructure et l'acquisition de nouveaux équipements de manutention.
- Renforcement de la flotte nationale maritime par l'acquisition de nouvelles unités.
- Poursuivre les efforts de facilitation des procédures administratives relatives au passage des remorques et conteneurs dans les ports maritimes.
- Connecter la SNCFT à la liasse Transport.
- Optimiser l'utilisation des nouvelles technologies à savoir RFID et GPS.
- Développer le transport ferroviaire de conteneurs.
- Créer des ZALs reliées au réseau ferré.
- Inciter les privés à investir dans les centrales de fret.
- Développer le transport aérien de marchandises.
- Adapter les programmes de formation aux besoins du secteur.
- Adapter le cadre législatif aux nouvelles exigences.

Mesures à moyen terme

- Moderniser l'infrastructure portuaire
- Créer une zone logistique à Ennfidha
- Prolonger le réseau ferré aux pays voisins
- Généraliser l'utilisation de la liasse Transport
- Créer de nouveaux axes ferrés
- Développer le transport multimodal de marchandises pour inclure le transport international
- Pousser le rythme de formation dans le domaine de transport multimodal et de la logistique

2. Développement de la logistique :

Le Ministère du Transport en collaboration avec La Banque Mondiale a réalisé une Etude Stratégique de Développement des Infrastructures et Services Logistiques.

Cette étude a préconisé un Plan Logistique pour la Tunisie s'articulant autour de 5 axes :

1. Création d'une structure de coordination de la logistique
2. Adapter les infrastructures aux besoins de demain
3. Organisation des métiers de la logistique
4. Développement des compétences logistiques
5. Créer une attractivité logistique en Tunisie

Dans le cadre de la concrétisation de ce plan, le Ministère envisage de mettre en chantier le plan de développement du projet « plates – formes logistiques » par la création d'une plate forme logistique attenante au port de Radés sur une superficie de 50 Ha et d'une zone d'activité économique et logistique à Jbel Oust ainisi qu'une plate forme logistique attenante au port en eau profondes dans la région d'Ennfidha sur une superficie de 500 Ha parmi une réserve foncière de 2000 Ha réservées pour ce projet.

3. Renforcement de l'infrastructure :

Infrastructure ferroviaire :

- Achèvement de l'extension de la ligne métro El Mourouj qui est entrée en exploitation le 12 Novembre 2008 pour desservir une population de 130 mille habitants (coût : 144 MD).
- Avancement des travaux de l'extension de la ligne métro vers le Campus Universitaire de Manouba (coût : 108 MD)
- Achèvement des études techniques du projet du Réseau Ferroviaire Rapide dans le Grand Tunis; le lancement de l'appel d'offre et les travaux de la première tranche prioritaire du projet est prévu pour 2009.
- Début des travaux d'électrification de la ligne ferroviaire de la banlieue sud de Tunis (coût : 300 MD) et entrée en exploitation prévue durant l'année 2010 pour transporter 32 Millions de voyageurs.
- Renforcement de l'infrastructure ferroviaire interurbaine par la réalisation des projets de renouvellement de la voie, renforcement des ouvrages d'arts, modernisation de la maintenance, équipements des croisements, aménagements des gares...etc. Réhabilitation de la ligne TA (Tunis-Algérie) et de la ligne Tunis-Kasserine via Kalaa Khesba; dédoublement de la voie entre Borj-Cédria et Kalaa Kébira; préparation des études de faisabilité pour la création de nouvelles lignes ferroviaires (Kairouan, Tabarka, Médenine).

Infrastructure aéroportuaire :

Les différents projets réalisés et programmés dans le domaine des infrastructures aéroportuaires vont permettre d'atteindre une capacité d'accueil annuelle de 19 Millions de passagers en 2009.

Les principaux projets concernent :

- L'extension de l'aéroport de Djerba-Zarzis pour porter sa capacité d'accueil de 1,5 à 4 millions de passagers par an ;
- La réalisation d'une nouvelle aérogare passagers à l'aéroport de Tunis-Carthage d'une capacité d'accueil de 500 milles passagers par an spécialisée dans les vols charters et le pèlerinage;
- la construction d'une nouvelle aérogare passagers à l'aéroport de sfax-thyna pour porter sa capacité d'accueil de 200 à 500 milles passagers par an ;
- Le réaménagement de l'aéroport de Gabés et la décision par son **excellence le Président de la République** d'entamer la construction d'une nouvelle aérogare internationale d'une capacité d'accueil de 200 milles passagers par an;
- Début des travaux d'extension de la piste d'avion à l'aéroport de Gafsa-Ksar d'un coût de 9 MD.
- Avancement des travaux du nouvel aéroport du Centre Est dont l'entrée en exploitation est prévue en Octobre 2009 d'une capacité d'accueil initiale de 5 Millions de passagers par an.

Infrastructure portuaire :

La stratégie adoptée pour le développement des infrastructures portuaires en Tunisie porte sur les principaux axes suivants :

- Adaptation et modernisation des infrastructures portuaires et leur connexion aux réseaux terrestres (ferroviaire et routier).
- Réalisation des ports de troisième génération (Port en eau profonde d'Ennfidha, Complexe pétro chimiquier Skhira) pour renforcer la position de la Tunisie dans le commerce extérieur.
- Spécialisation des ports de commerce selon les caractéristiques techniques de chaque port et les besoins des régions avoisinantes à ces ports
- Le développement des activités portuaires non polluantes adaptées au tissu urbanistique des grandes villes avoisinantes.

Les principaux projets pour cette période concernent :

- Les travaux de construction d'une station pour navires croisiéristes au port de la Goulette (coût : 40 MD)
- Le lancement de l'appel d'offre relatif à la construction du port en eaux profondes à Ennfidha.

4. Renouvellement du parc :

Transport ferroviaire :

- 30 voitures métro ont été livrées dans le cadre d'un programme d'acquisition de 39 voitures, les 9 autres voitures restantes vont être livrées avant la fin de l'année 2009.

- Acquisition de 10 rames automotrices pour la SNCFT dont 5 ont été livrées en 2008.

Transport routier :

- Acquisition dans le cadre d'un contrat global pour toutes les sociétés de transport de voyageurs d'une première tranche de 359 bus et d'une deuxième tranche de 380 bus et lancement d'un appel d'offre pour l'acquisition de 1000 bus supplémentaires pour la période 2007-2009.
- Préparation d'un appel d'offre international pour l'acquisition de 100 bus à gaz naturel.

Transport aérien :

- Signature d'un contrat d'acquisition de 19 avions au profit de Tunisair avec le constructeur Airbus en date du 15 Juillet 2008 contre le retrait de 11 vieux appareils durant la période du plan de la flotte (2011-2019).
- Acquisition de 4 avions pour Sevenair en 2007 et 2008.
- Développement de la flotte des compagnies privées.

Transport maritime :

- Acquisition en 2007 d'un navire de transport des voyageurs et des voitures entre la ville de Sfax et l'île de Kerkennah d'un coût global de 8.5 MD et signature d'un contrat d'acquisition d'une autre unité par un constructeur tunisien (12.7 MD).
- Préparation des dossiers relatifs à l'acquisition de deux navires RO-RO d'une capacité de 170 rouliers chacun et d'un nouveau Car Ferry d'une capacité de 3000 voyageurs et 1000 voitures au profit de la Compagnie Tunisienne de Navigation.

5. Amélioration de la qualité et de la sécurité :

- Continuation du programme de qualité pour toutes les entreprises de transport entamé depuis 2005 par décision de **son excellence le président de la République** englobant tous les services offerts par les sociétés de transport des voyageurs notamment en matière de :
 - Respect du temps des voyages
 - Propreté du matériel roulant
 - Maintenance du matériel
 - Assistance aux voyageurs
 - Développement des infrastructures et renouvellement du parc ...etc
- Renforcement de la sécurité et de la sûreté au sein des unités de transport et application des normes internationales dans ce domaine.
- Amélioration des services de transport maritimes et application des normes de qualité
- Application des normes de qualité pour les services portuaires.
- Installation des caméras de surveillance dans les gares et dans les nouvelles rames de métro.

6. Maîtrise de l'énergie :

Le Ministère du Transport a entamé une stratégie devant permettre au secteur transport de répondre aux exigences du développement durable et ce à travers:

- la promotion du transport collectif urbain, suburbain et interurbain et le choix du transport ferroviaire comme une orientation stratégique pour le futur et une solution incontournable aux problèmes de congestion, de maîtrise de la consommation de l'énergie et de protection de l'environnement et à l'expansion rapide du trafic;
- L'utilisation rationnelle du parc des voitures particulières et ce à travers :
 - L'élaboration et l'adoption des plans de déplacements urbains au niveau des grandes villes.
 - La mise en place de zones de stationnement payant dans les centres villes avec des tarifs dissuasifs au profit des zones de rabattement.
- Le renforcement de la coordination entre les différents modes de transport en développant le transport multimodal et la logistique;
- L'encouragement à l'utilisation des technologies environnementales innovantes à l'instar de l'électrification des lignes ferroviaires de transport urbain de voyageurs.
- L'amélioration des performances des entreprises publiques de transport terrestre au niveau de la gestion, de la qualité et de la sécurité en vue d'améliorer l'attractivité du transport public en commun.
- Le renforcement du contrôle technique des véhicules et la généralisation des stations de diagnostic énergétique des moteurs des véhicules et l'obligation de ce service.
- L'encouragement de la consommation rationnelle de l'énergie dans le domaine du transport de marchandises à travers la création des centrales de fret en vue de contribuer au développement de la massification des envois et minimiser le retour à vide (qui est actuellement de l'ordre de 50%).
- L'application des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication pour une exploitation optimale (GPS, Système d'Aide à l'Exploitation...).
- L'utilisation des carburants de remplacement tel que le gaz naturel de ville (GNV)
 - Dans le cadre d'une expérience pilote : la STT exploite 2 bus à gaz (GNV) depuis 2006 et compte acquérir 100 nouveaux bus à gaz en 2009.

7. Transport Intelligent :

Afin de relever les défis posés par la libéralisation des échanges, la mondialisation des marchés et le développement rapide des NTIC, le Ministère du transport a œuvré à l'élaboration d'un programme visant l'utilisation des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication dans le domaine des transports, la concrétisation de ce programme a débutée par la signature de trois conventions qui concernent :

- le développement de l'activité de géo-localisation pour la SNTRI et 12 autres sociétés régionales de transport en Tunisie avec L'opérateur Tunisie Telecom.
- Création d'un centre d'appel et d'information pour la navigation aérienne en collaboration avec le centre de travail à distance de Gafsa (1817).
- Création d'un centre d'appel et d'information pour les services de transport en collaboration avec le centre de travail à distance de Séliana (1815).

8. Adaptation du cadre réglementaire :

- Révision du code des ports et son adaptation aux besoins des grands projets et extension de son champ d'application aux autres ports maritimes.
- Promulgation de deux lois concernant l'organisation des professions de la marine marchande et des transitaires.
- Préparation du projet de loi du code de la route pour prendre en compte l'exécution des décisions présidentielles concernant le secteur des taxis, louages et transport rural.
- Promulgation des textes réglementaire de la loi n°33 du 19 Avril 2004 concernant l'organisation du transport terrestre.
- Renforcement du cadre réglementaire relatif à la navigation aérienne.

Transport terrestre

1. Les réalisations du 10^{ème} plan (2002-2006)

En application des décisions du Conseil ministériel restreint du 23 Juin 1999 qui a adopté le Plan Directeur Régional de Transport du Grand Tunis, le Ministère du Transport a réalisé en 2002 une étude sur le développement du système de transport collectif dans le Grand Tunis incluant les composantes suivantes :

1. La mise en place d'un nouveau mode de transport dénommé « Réseau Ferroviaire Rapide » (RFR).
2. L'extension du réseau actuel du métro léger.
3. Le réaménagement et la réorganisation des pôles d'échange du Centre Ville de Tunis.
4. La création d'un réseau Bus Express partiellement sur site propre et le réaménagement des stations de rabattement et des pôles d'échange.

Il s'agit des études d'avant projet sommaire pour tous les projets proposés afin de définir les itinéraires des lignes et de réserver les emprises nécessaires. Par contre, les études d'avant projet détaillé et les dossiers d'appel d'offres sont limités uniquement aux projets dont la réalisation est programmée au 11ème et 12ème plan à savoir :

- La ligne ferroviaire « Tunis-Fouchana-M'hamdia » (ligne C) : 19,4 km
- La ligne ferroviaire « Tunis-Bardo-Manouba-Mnihla » (ligne D) : 19,2 km
- La ligne ferroviaire Nord-Sud (C'+F) sur le tronçon « Tunis PV-Bourgel » : 10,5 km
- La ligne ferroviaire « Barcelone-Zahrouni » (ligne E) : 13,9 km
- La ligne du métro Ennasr (de la station Bourgel à Cité Ennasr) : 6 km

- Les principaux pôles d'échange : Barcelone, Tunis-marine et Tunis PV.

Le Conseil ministériel restreint du 10 Avril 2006 a approuvé les tracés définitifs de ces lignes et a adopté un programme au cours du 11^{ème} plan pour la réalisation d'une partie prioritaire du projet RFR couvrant 29 km sur un total de 85 km. Des démarches ont été déjà entreprises pour la réservation des emprises nécessaires.

En outre, la période 2002-2006 a été marquée par les réalisations suivantes :

1. Révision du cadre juridique régissant l'organisation des transports terrestres par la promulgation de la loi n°2004-33 du 19 Avril 2004 et certains de ses textes d'application et ce, dans le but d'adapter le cadre juridique aux orientations et réformes adoptées dans le secteur.
2. Fusion de la Société Nationale des Transports (SNT) et de la Société du Métro Léger de Tunis (SMLT) en une seule société dénommée Société de Transport de Tunis (STT).
3. Extension du réseau du métro léger vers El Mourouj.
4. Conclusion de deux marchés cadres pour l'approvisionnement des sociétés de transport en matériel roulant et ce, dans le cadre du renouvellement et de l'extension de leur parc. Ces deux marchés concernent respectivement l'acquisition de 359 et 380 bus.
5. Conclusion de 3 conventions de concession avec des opérateurs privées pour l'exploitation de 22 lignes de transport collectif urbain dans le Grand Tunis.
6. Conclusion d'une convention de partenariat entre la SNTRI et une société privée pour l'exploitation de 5 lignes de transport régulier interurbain.

2. Les orientations du 11^{ème} plan

Les principales orientations du 11^{ème} plan sont les suivantes :

2.1. Promotion du transport public collectif urbain

a- Mobiliser et diversifier les sources de financement :

- Mettre en application le droit sur le transport collectif public prévu par la loi n° 2004-33 portant organisation des transports terrestres.
- Garantir la compensation intégrale du manque à gagner des transporteurs dû au transport gratuit, ou à tarifs réduits.
- Rechercher de nouveaux mécanismes permettant de réaliser l'équilibre financier des entreprises et d'éviter en, conséquence, le recours à l'assainissement périodique.

b- Développer l'offre et améliorer la qualité de service :

- Assurer le renouvellement et l'extension du parc des entreprises publiques de transport dans les délais opportuns et avec les spécifications demandées.
- Développer les réseaux de transport public collectif dans les grandes villes en développant le transport collectif en site propre (transport ferroviaire, métro léger, site propre bus) et en assurant l'intégration des réseaux et des tarifs.

- Consolider la participation des privés dans le secteur du transport public collectif en confiant davantage aux privés l'exploitation de certaines lignes dans les grandes villes comme Tunis, Sousse et Sfax.
- Faciliter la circulation des bus dans les grandes villes au moyen de couloirs réservés et en leur octroyant la priorité de circuler.

c- Améliorer l'organisation et la planification des transports urbains et régionaux :

- Mettre en œuvre la décentralisation de l'organisation des transports urbains et régionaux par la mise en place des autorités régionales organisatrices des transports terrestres prévues par la loi n° 2004-33 portant organisation des transports terrestres.
- Assurer la cohérence entre la politique d'aménagement territorial et urbain, d'une part, et la politique des transports d'autre part et ce, en traitant les plans directeurs régionaux de transport (PDRT) comme des dossiers sectoriels "transport" des schémas directeurs d'aménagement et en assurant l'harmonisation entre les programmes d'exécution des PDRT et les schémas d'urbanisme.

d- Faciliter les déplacements et assurer la fluidité de la circulation dans les grandes villes

- Elaborer les plans de déplacements urbains prévus par la loi n°2004-72 du 2 Août 2004, relative à la maîtrise de l'énergie.
- Actualiser les plans de circulation dans les grandes villes.

2.2- Consolidation du transport public collectif interurbain

- Adapter l'offre de transport public collectif interurbain à la demande et améliorer la qualité de service.
- Consolider le transport ferroviaire sur les grandes lignes.
- Consolider la participation des privés dans le secteur du transport public interurbain par autocars.
- Continuer à concéder aux privés l'exploitation des gares routières et ce, en vue d'améliorer la qualité de services au niveau de ces gares.

2.3- Rationalisation de l'octroi des autorisations du transport public non régulier de personnes

- Fixer les besoins sur la base de critères objectifs déterminés par l'étude de l'offre et de la demande.
- Encourager le groupement des professionnels dans le secteur du "louage" pour l'exploitation d'autocars offrant au maximum 30 places.

2.4- Promotion du transport de marchandises pour le compte d'autrui

a) Le transport routier

- Faire bénéficier les entreprises de transport routier de marchandises du

programme de mise à niveau des entreprises.

- Encourager la création de centrales de fret et inciter les transporteurs et les chargeurs à y adhérer.
- Réviser la fiscalité des transports de marchandise en vue d'encourager le transport pour le compte d'autrui et l'utilisation des véhicules dont le PTAC > 19 tonnes.
- Continuer à encourager le secteur du transport international de marchandises afin d'augmenter sa part dans le marché du transport international.

b) Transport ferroviaire

- Adopter une politique d'incitation pour transférer une partie de l'activité de transport routier au transport ferroviaire et augmenter, en conséquence, la part de celui-ci dans le marché.
- Adopter une politique fiscale qui vise à faire supporter l'utilisateur du transport les coûts externes occasionnés par son choix.
- Continuer la rationalisation et la modernisation de l'exploitation du réseau ferré phosphatier.
- Lier le réseau ferroviaire aux différentes unités de production et aux ports afin de consolider l'exportation.
- Développer le transport multimodal en coordination avec les différents transporteurs.

2.5- Mise à niveau des entreprises publiques du transport terrestre

- Poursuivre l'assainissement et la restructuration des entreprises publiques de transport terrestre.
- Moderniser la gestion des réseaux du transport public collectif (utilisation des systèmes d'aide à l'exploitation, développement des systèmes d'information et de communication...),
- Moderniser la gestion de la maintenance du matériel roulant (développement du matériel technique de la maintenance, construction et aménagement des ateliers, utilisation de la GMAO (Gestion de la Maintenance Assistée par Ordinateur), recours à la sous-traitance...),
- Moderniser la gestion administrative et financière (développement de la gestion des ressources humaines, utilisation de la comptabilité analytique...),
- Assurer la formation et le recyclage du personnel des entreprises publiques de transport terrestre afin d'améliorer ses compétences en matière d'exploitation, d'entretien, de planification, de gestion...
- Fixer les obligations de l'Etat et des entreprises publiques de transport terrestre dans le cadre de contrats-programmes couvrant la période du plan de développement, et ayant pour objectifs d'améliorer la gestion au sein des entreprises publiques et de rationaliser l'intervention de l'Etat.
- Œuvrer à réaliser la qualité totale des services du transport public.

2.6- Assurer la sécurité du transport et de la circulation, l'utilisation rationnelle de l'énergie et la protection de l'environnement

- Renforcer la sécurité du transport public et notamment le transport collectif.
- développer le secteur de l'enseignement de la conduite des véhicules.
- Généraliser à toutes les entreprises publiques du transport routier la formation des conducteurs dans la conduite rationnelle.

- Développer et améliorer le contrôle technique des véhicules.
- Encourager l'utilisation du GNC comme carburant alternatif pour les véhicules surtout pour le transport collectif.

3. Les investissements programmés pour la période du 11^{ème} plan

L'enveloppe d'investissements allouée aux transports terrestres pour la période du 11^{ème} Plan s'élève à 3809 MD contre 2375 MD alloués pour le 10^{ème} Plan, soit une augmentation de 60,4%. Cette enveloppe se répartit entre le transport routier et le transport ferroviaire comme suit :

Mode de transport		Montant en MD
Transport routier 53,2%	STT (Bus)	175
	SRTG	233
	SNTRI	23
	ATTT	41
	Privés	1555
	S/total 1	2027
Transport ferroviaire 46,8%	STT (Métro + TGM)	410
	SNCFT	772
	TRANSFER	600
	S/total 2	1782
TOTAL		3809

Les investissements de transport routier concernent essentiellement les projets suivants :

- Acquisition par les entreprises publiques de transport de 1654 autobus et autocars dont 455 unités pour la STT, 1099 unités pour les SRTG et 100 unités pour la SNTRI, pour un montant total de 333 MD.
- Aménagement et construction par l'ATTT de gares routières, de centres de visite technique et de directions régionales pour un montant total de 41 MD.
- Acquisition de matériel roulant par les opérateurs privés pour le renouvellement et l'extension de leur parc de bus, de camions, de taxis, de louages et de transport rural, pour un montant total de 1555 MD.

Quant aux investissements de transport ferroviaire, ils concernent essentiellement les projets suivants :

Sociétés	Projets	Coût	Paiement 2007-2011
STT	Extension du métro vers El Mourouj	73	48
	Extension du métro vers Mannouba	54	46
	Aménagement de la ligne Sud du métro	28,8	26
	Aménagement du tronçon central	27,3	27,3
	Aménagement de la ligne TGM	35,5	25
	Renouvellement de la voie et mise à niveau du réseau métro	31,2	25
	Acquisition de 55 rames métro	237,7	104

SNCFT	Electrification de la ligne de Banlieue de Tunis	70,1	62,5
	Aménagement de la ligne Tunis-Ghar Dimaou	36,7	36,7
	Rationalisation du transport de phosphates	18,3	10,3
	Acquisition de 20 trains électriques pour la ligne de Tunis-Borj Cedria	150	135
	Autres acquisitions de matériel roulant	428,3	292,6
TRANSFER	Ligne Tunis-Gobaâ	250	178
	Ligne Tunis-Ezzouhour	110	100
	Ligne Bir El Kassaâ-Bourgel	100	20
	Acquisition de matériel roulant	330	200

Principales réalisations durant la période 2007-2008 :

1. Démarrage des travaux d'extension du réseau du métro léger vers Manouba en Octobre 2007 et l'exploitation de la ligne est prévue en Octobre 2009.
2. L'exploitation d'une partie de la ligne El Mourouj en 11 Août 2008 puis la totalité de la ligne en 12 Novembre 2008
3. Démarrage des travaux de réhabilitation et d'électrification de la ligne ferroviaire Tunis-Borj Cédria et l'exploitation de la ligne est prévue en 2010

4. Projet des réseaux de transport en commun dans le Grand Tunis

- Création d'une nouvelle société dénommée **TRANSFER** pour la réalisation du projet RFR en Juillet 2007.

- L'achèvement des études d'avant projet sommaire pour tous les projets proposés afin de définir les itinéraires des lignes et de réserver les emprises nécessaires.

- L'approbation des études d'avant projet détaillé pour les deux lignes :

- Ligne D (Tunis-Goubaa) : 11.3 km
- Ligne E (Tunis- Zahrouni) : 6.3 km

- Préparation des dossiers d'appel d'offres pour l'exécution des travaux de la ligne D et de la ligne E.

Marine Marchande

I) INTRODUCTION :

Le secteur du transport maritime s'est renforcé dans notre pays vu son importance dans la croissance, l'assistance des exportations, la logistique et l'amélioration de la compétitivité pour le développement des échanges commerciaux qui sont assurés à 98% par la voie maritime.

Le secteur du transport maritime a connu plusieurs réformes dont les objectifs portent sur la libéralisation des services, l'instauration de la concurrence, l'incitation de l'initiative privée, des modalités de gestion dans les

ports aux fins d'adopter les moyens modernes d'amélioration de la qualité des prestations, des rendements et de compression des coûts.

II) LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT PREVUE POUR LE SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME ET PORTUAIRE :

1. Le transport maritime :

Les efforts sont déployés notamment pour :

- Inciter la participation des privés dans toutes les activités du secteur du transport maritime par leur groupement dans des sociétés spécialisées pour consolider leurs capacités d'investissement dans le renouvellement de la flotte selon les besoins et les priorités du pays (*le commerce extérieur, le transport des résidents à l'étranger*).
- Encourager le partenariat avec les transporteurs maritime étrangers pour s'implanter sur les corridors maritimes par lesquels transitent les marchandises tunisiennes.
- Faciliter le financement dans la flotte maritime par la modification des procédures juridiques relatives à l'enregistrement des navires en vue d'augmenter la participation étrangère dans la propriété des navires immatriculés en Tunisie et permettre aux navires affrétés à long terme de battre le pavillon national.
- Inciter les transporteurs maritimes et les chargeurs tunisiens à établir des conventions et des contrats de transport à long terme tout en réservant une part du transport, à la flotte nationale pour assurer d'une part aux chargeurs la continuité des services transport maritime et les protéger contre les variations imprévues du taux de fret et d'autre part encourager les transporteurs maritime à investir dans des nouvelles unités conformes aux exigences des échanges commerciaux tunisiens.
- Développer la construction et la maintenance des navires aux fins de promouvoir et satisfaire les besoins de la flotte nationale, optimiser l'emplacement de la Tunisie sur l'axe du transport Est-Ouest de la méditerranée aux fins d'offrir des services de maintenance aux navires étrangers.

2. Le transport multimodal et les zones d'activités logistiques :

- Développer le transport multimodal et les zones d'activités logistiques sur un axe de transport pilote transportant les unités de charges (*conteneurs et remorques*) tout en tenant compte des besoins du commerce extérieur, et des défis internationaux et inter-régionaux pour intégrer les réseaux de transport européens (*les autoroutes de la mer*).

3. Les ports maritimes de commerce :

La stratégie de développement des ports repose notamment sur :

- La confortation et la modernisation de l'infrastructure portuaire, le renforcement de liaison avec le réseau routier et ferroviaire.
- La création des ports de nouvelles générations pour favoriser le commerce extérieur de notre pays.
- La spécialisation de nos ports selon les spécifications techniques et les besoins de la région, tout en développant des services portuaires non polluants et se confortant avec les agglomérations urbaines qui les entourent.
- La création du port en eaux profondes et une zone des services économiques et logistiques dans la région d'Enfidha.
- Appliquer les normes de qualité pour les prestations portuaires et améliorer leurs efficacités aux fins d'atteindre les indicateurs de performances internationaux notamment au niveau de l'acconage et la manutention des marchandises, la durée de séjour au port.
- Poursuivre la facilitation des procédures administratives et portuaires, pour la mise en œuvre effective d'échanges des données informatisées (*l'iasse transport*) et généraliser son exploitation par tous les intervenants aux ports.
- Renforcer la sécurité et la sûreté dans les ports maritimes commerciaux, adopter les normes internationales.
- Consolider le contrôle des navires par l'état du port et l'état du pavillon, faire la mise à niveau des ressources humaines par une formation adéquate pour poursuivre le développement d'exploitation portuaire.

4. Les professions de la Marine Marchande et les transitaires :

- Elaborer et mettre en œuvre un programme de mise à niveau des professions de la marine marchande et des transitaires pour se préparer à la libéralisation des services du transport maritime et des ports, consolider leurs capacités d'investissement et leurs professionnalismes aux fins de pouvoir accéder à l'exploitation des grands projets (*le port en eaux profondes d'enfidha, les zones logistiques*) et fournir des prestations à valeur ajoutée pour les marchandises, en maîtrisant toute la chaîne du transport.

5. L'administration, l'organisation, la législation et la formation :

- Activer la législation et l'harmonisation avec les exigences du développement du secteur (*en tenant compte des nouvelles conventions internationales et de la libéralisation des services*).
- Développer les capacités administratives en matière de contrôle, d'organisation et de coordination entre les intervenants.
- Exploiter les possibilités disponibles auprès de l'enseignement supérieur et de la formation professionnelle pour répondre aux besoins de formation du secteur de transport, créer de nouvelles filières et spécialités conformément au développement du transport tels que les techniques logistiques et le transport multimodal.

6. Sécurité, sûreté et protection de l'environnement marin :

- Veiller à appliquer les normes de sécurité et sûreté et de protection de l'environnement marin conformément aux règles internationales et la réglementation nationale, renforcer les moyens de contrôle et de protection de l'environnement, assurer la mise à niveau du facteur humain.

III) LES REALISATIONS ET LES PROGRAMMES DURANT LE XI^{ème} PLAN :

1. Le transport maritime :

- ***La Compagnie Tunisienne de Navigation programme l'acquisition de :***

- un car ferry neuf pour 3000 passagers et 1000 voitures.
- deux RoRo neufs ou occasions (1 RoRo et 1 Ro/Pax).

- L'achat d'un navire conventionnel « Iskander » ayant 2 ans d'âge en 2007, par la Société « AFRICA MARINE COMPAGNY ».
- L'achat d'un navire conventionnel « Radès » ayant moins d'un an d'âge en 2008, par la Société « METAL SHIP ».
- L'achat d'un nouveau transbordeur « Elloud 7 » en 2007, par la SOCIETE NOUVELLE DE TRANSPORT KERKENNAH.

La dite société renforcera sa flotte par la construction d'une nouvelle unité d'une capacité de 800 passagers et 150 voitures et sera mis en exploitation en mai 2010.

2. Le transport multimodal et la logistique :

Le développement du transport multimodal, permet la compression des coûts, la réduction des délais, l'unicité de responsabilité du transport, le

renforcement de la sécurité et sûreté des marchandises et la préservation du système écologique.

Les efforts déployés pour atteindre ces objectifs portent notamment sur :

- L'adoption des contrats programmes pour les opérations d'exportation.
- Le développement et la modernisation de la flotte maritime nationale.
- La création d'espaces de stockage et d'entrepôts frigorifiques au sein des ports et des aéroports.
- La facilitation des procédures administratives.
- L'adoption de chemin de fer en tant que mode principal pour le transport des conteneurs :
 - débiter sur l'axe Radès-Sousse-Sfax-Gabès aller-retour avec un aménagement des zones d'activités logistiques spécialisées et reliées avec les chemins de fer.
- La connexion du système informatique de la Société Nationale de Chemin de Fer tunisien avec le système informatique de la liasse transport.
- Assurer la liaison des chemins de fer avec les autres modes de transport avec la confortation des spécifiques techniques, des normes des moyens de transport pour assurer le trafic des unités de charges.
- La généralisation d'utilisation du contrat du transport multimodal pour le transport international des marchandises.

Concernant la création des zones d'activités logistiques, les orientations sont basées sur :

- Le renforcement d'attraction des activités logistiques pour notre pays.
- La confortation de l'infrastructure aux exigences du transport et de la logistique.
- L'organisation des professions de la logistique.
- Le développement des compétences en logistique.
- La création d'une structure qui s'occupe de la coordination en matière de la logistique.
- La mise en oeuvre du programme de création de zones d'activités logistiques : *priorité pour la zone de 50 hectares près du port de Radès et la zone de Jebel Oust.*

3. Les ports :

- Le régime d'octroi des concessions portuaires a été mis en place aux fins d'encourager et d'inciter les opérateurs privés à participer au développement des services et de l'infrastructure portuaire.
- Le nombre des concessions cédées s'élève à 20 concessions réparties entre les entreprises publiques (13) et les entreprises privées (07).

Un programme d'octroi de 22 autres concessions est arrêté dont une partie fait l'objet d'études, d'autres sont en cours de négociations.

- Le projet de construction d'une station maritime pour les navires croisiéristes au port de la Goulette est en cours depuis 2007 dans le cadre d'une concession cédée à la société Goulette Shipping Cruise pour un montant de 40 millions de dinars.

Le projet consiste notamment en l'aménagement d'une station des croisiéristes d'une surface de 8000 m² près des quais avec des espaces d'accueil, de loisirs et des activités commerciales et un parking pour les cars et les voitures.

- Les travaux de dragages sont en cours pour les ports de : Goulette – Radès - Gabès et Zarzis.

✓ *Port de Radès :*

- La construction d'un quai des vrac solides et l'aménagement des terres pleins adjacentes.
- Le réaménagement d'un quai pour les produits pétro-chimiquiers.
- La construction d'un quai pour les produits ferrés.

✓ *Projets communs :*

- Acquisition et installation des systèmes de sécurité pour les navires : **VTS** pour les ports de Bizerte – Sousse – Sfax – Gabès et Zarzis.
- Acquisition de 07 vedettes de contrôle.
- Acquisition de 04 vedettes de pilotage.

La Société Tunisienne d'Acconage et de Manutention renforce ses capacités d'exploitation par l'acquisition des équipements modernes de manutention de près de 125 millions de dinars.

4. Les professions de la marine marchande et les transitaires :

La promulgation de deux lois : la première n°43 en 2008 en date du 21 juillet 2008 relative aux transitaires modifiant et complétant la loi 32 de 1995 en date du 14 avril 1995 relative aux transitaires, la deuxième loi n°44 en 2008 en date du 21 juillet 2008 relative à l'organisation des professions de la marine marchande.

L'inscription sur le registre des professions de la marine marchande a été remplacée par le régime des cahiers de charge, pour neuf sur treize professions de la marine marchande.

Cependant, Les professions suivantes : la société de classification de navires, l'entrepreneur de manutention, l'armateur et le transporteur maritime s'exercent toujours par l'inscription sur le registre des professions de la marine marchande vue qu'elles exigent des compétences et des techniques évolutives, des investissements lourds de plus la sécurité, la sûreté et la prévention de la pollution.

5. L'application de liasse transport pour la facilitation des procédures du commerce extérieur :

Pour faciliter l'application de la dite liasse, il a été convenu de commencer en première étape par les entreprises publiques : l'office de la marine marchande et des ports, la compagnie tunisienne de navigation, la société tunisienne d'acconage et de manutention et en seconde étape l'application s'effectue avec le reste des opérateurs privés, des consignataires de navires et les transitaires.

La première application de la liasse transport relative à l'entrée des navires au port a été mise en œuvre le 7 novembre 2007. Actuellement l'examen des procédures d'escale de navires de la CTN se fait par le biais du centre de distribution de la TTN.

Aussi, le groupe du transport et logistique a préparé la conception technique pour l'application de « *l'enlèvement des marchandises du port* » et l'application de « *l'export des marchandises* » et leur développement est en cours au niveau du centre de distribution de la Société Tunisie Trade Net (TTN).

La mise en œuvre de la liasse transport se continue selon le programme qui suit :

- *Le 1^{er} semestre 2009* : La généralisation de l'utilisation de la liasse transport (*1^{ère} étape : manifeste et avis d'arrivée*) par tous les consignataires de navires et les transitaires du port de Radès et l'élimination progressive de tous support papier.
- *Octobre 2009* :
 - La généralisation d'application de la liasse transport dans tous les ports de l'intérieur.
 - La mise en œuvre pour les cinq applications de la liasse transport dans tous les ports.
 - La liaison de la liasse transport avec les ports étrangers.

6. Le transport intelligent :

Ce projet consiste essentiellement à l'utilisation des techniques de communication (RFID/GPS) pour avoir systématiquement les informations relatives à l'emplacement des unités de charges, des moyens de transport, des équipements de manutention et le suivi de leurs mouvements (*lieu, chemin, la société concernée*) et ce pour :

- La maîtrise du flux des conteneurs et semi-remorques dans les ports (*entrée, sortie, délais de séjour*).
- Développement de l'application de la liasse transport.
- Réduction des délais du transit des conteneurs et des semi-remorques au port (*de 2 à 3 jours*).
- Amélioration de la qualité des services portuaires.

- L'exploitation meilleure des ports (*maîtrise de la gestion de l'infrastructure et des équipements portuaires*).
- Suivi des flux des unités de charges à l'extérieur du port.

7. La formation maritime :

Il y aura la création d'un institut de formation des métiers de la mer dans le cadre de partenariat entre le secteur public et le secteur privé maritime et portuaire des nationaux et des étrangers.

Cette formation satisfera les besoins exigeants du secteur en matière de compétences spécialisées.

Cet institut assurera notamment la formation suivante :

- Des officiers, des mécaniciens pour exercer au bord des navires de commerce, de plaisance et de la pêche.
- Des agents de réception et d'assistance des passagers au bord des car ferry et navires croisiéristes.
- Des navigants mécaniciens et transport porte à porte.
- Des agents techniques spécialisés pour les besoins des professions de la marine marchande et des transitaires.
- Des agents techniques spécialisés en logistique et transport de porte à porte.
- Des officiers d'autorité portuaire pour les ports de commerce de plaisance et de la pêche.
- Des agents techniques de maintenance et réparation des navires.
- Préparation des programmes de cycle de formation continue et de recyclage concernant la compétence et la sécurité professionnelle.

Aussi, la république française renforce la création de cet institut de formation par le financement intégral de l'étude de ce projet qui est réalisé par le bureau d'étude français « ITHAQUE ».

La première, la deuxième et la troisième étape de ladite étude étant réalisée, son achèvement est programmé pour la fin du mois de février 2009.

Une aide française de l'ordre de 2 millions d'euros est octroyée pour lancer le projet de cet institut dont la capacité d'accueil est estimée à 600 étudiants pour la formation de base et 1000 étudiants pour la formation continue en 2012.

La formation des métiers de la mer est prévue débuter durant octobre 2009.

Aviation civile

La Tunisie est membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale depuis septembre 1959. Elle est signataire de la majorité des conventions internationales dans le domaine de l'aviation civile.

Le secteur aéronautique en Tunisie est placé sous la tutelle du Ministère du transport, il est considéré comme l'un des secteurs stratégiques pour le développement de l'économie Tunisienne générant d'importantes recettes en devise (2% du PIB) et comptant 14.000 emplois environ avec un taux d'encadrement de 15%.

Les principales orientations du 11^{ème} plan (2007-2011).

- Les principales orientations du 11^{ème} plan dans le secteur de l'aéronautique civile sont les suivantes :
- Renforcer l'infrastructure aéroportuaire en vue de l'adapter à la capacité d'accueil des aéroports internationaux au développement du trafic aérien. Cette capacité sera renforcée par la réalisation du nouvel aéroport du centre Est du pays et un deuxième terminal à l'aéroport international de Sfax, ainsi que l'extension de l'aéroport de Tunis Carthage;
- Poursuivre le programme de libéralisation progressive du transport aérien en vue de l'adapter au rythme rapide que connaît la libéralisation du transport aérien régional et international ;
- Poursuivre l'effort de mise à niveau des entreprises du secteur afin d'améliorer leur compétitivité et de leur permettre de faire face à la concurrence internationale ;
- Renforcer la sécurité et la sûreté à tous les niveaux ;
- Poursuivre l'effort de mise à niveau du cadre législatif et réglementaire du secteur en vue de l'adapter d'avantage aux normes et standards internationaux ;
- Libéralisation du transport de fret aérien en vue de lui donner l'efficacité et la rentabilité qui sont de nature à dynamiser son rôle dans le développement des exportations et activer les échanges commerciaux extérieures ;

- Renforcer d'avantage l'investissement privé dans le secteur de transport aérien et l'amélioration de sa part dans le volume global des investissements ;
- Améliorer la qualité des services et l'élaboration de programmes qualité au sein des sociétés de transport aérien conformément aux normes internationales ;
- Adopter les nouvelles technologies au niveau internationales et notamment celles relatives à la billetterie et procéder à la mise à niveau des entreprises du transport aérien aux fins ;
- Mettre en place des programmes de maîtrise de l'énergie ;
- Mettre à niveau les ressources humaines et moderniser les méthodes de gestion ;

Les principales réalisations entre 2002 et 2008.

- Promulgation du code de l'aéronautique civile par la loi n°99-58 du 29 juin 1999, qui a permis l'instauration des principes de base d'un nouveau cadre législatif dont l'objectif est le développement de l'aviation civile de manière à garantir la sécurité, la régularité et l'efficience ;
- Réalisation de l'aéroport International de Gabes-Matmata en application des directives du président de la république et dont la capacité est de 200 milles passagers ;
- En application des orientations du plan directeur des aéroports à l'horizon 2020, une étude a été réalisée pour le choix du site du nouvel aéroport « Enfidha Zine Elabidine BEN ALI », dont les résultats ont abouti au choix d'un site au centre Est du pays qui devrait permettre la mise en place d'une plate-forme aéroportuaire pour un trafic ultime de l'ordre de 20 millions de passagers .
- En juillet 2007, lancement des travaux de construction de ce nouvel aéroport dont la capacité initiale à la date de sa mise en service prévue fin 2009 est de l'ordre de 5 millions de passagers ;
- L'extension de l'aéroport international de Tunis-Carthage pour porter sa capacité d'accueil de 3 à 4,5 millions de passagers par an ;
- L'extension de l'aéroport International de Djerba-Zarzis pour porter sa capacité d'accueil de 1,5 millions de passagers par an à 4 millions de passagers par an ;

- L'extension de l'aéroport International de Tozeur Nefta qui a permis de porter sa capacité d'accueil de 200 à 400 milles passagers/an ;
- L'extension de l'aéroport International de sfax thyna pour porter sa capacité à 500 milles passager;
- Création d'une nouvelle compagnie privée de transport aérien « KARTHAGO » en mars 2002 ;
- Signature par la compagnie Tunisair d'accords d'alliance stratégique avec les compagnies Air France et Royal air maroc ;
- Avancement du programme de mise à niveau des entreprises nationales opérantes dans le secteur aéronautique :
- Finalisation du programme de mise à niveau de la compagnie Tunisair basé sur les volets suivants :
 - La mise à niveau de ses ressources humaines par le renforcement du taux d'encadrement et des programmes de formation et de recyclage ;
 - La modernisation de ses outils de gestion ;
 - La maîtrise de ses coûts en vue de renforcer sa compétitivité ;
 - La mise en place d'une nouvelle stratégie commerciale ;
 - La filialisation des activités connexes au transport aérien :

Tunisair est aujourd'hui un Holding de 7 sociétés (Tunisair Transport Aérien, Sevenair, Tunisair Handling, Tunisair Technics, Tunisie Catering, Amadeus et l'ATCT).
- L'application du programme de développement et de réorganisation des services de la compagnie Tuninter qui porte actuellement le nom de SEVENAIR.

➤ Amélioration de la qualité des services :

Les programmes préconisés pour l'amélioration de la qualité des services présentés par les entreprises du secteur se sont couronnés par l'obtention de ces organismes des certificats de conformité aux normes internationaux , on site notamment :

- L'obtention de la compagnie Tunisair du certificat de conformité aux normes européennes (PART 145) dans le domaine de maintenance lourde des aéronefs .Le même type de certification est obtenu par la compagnie Kathago pour la maintenance en ligne dans les aéroports de Djerba et de Tunis.

- L'obtention des compagnies Tunisair et Nouvelair des certifications IOSA pour la qualité dans les domaines de la sécurité aérienne, conformément aux normes de l'IATA.
 - La mise à niveau des ressources humaines par la promulgation des textes réglementaires fixant les conditions exigées pour le recrutement du personnel aéronautique, visant à améliorer leurs capacités et leur conformité aux normes européennes dans le domaine.
- Consolidation de la flotte nationale destinée au transport publique des passagers pour atteindre en 2007 53 avions répartis comme suit :
 - la compagnie Tunisair avec 30 avions ,
 - la compagnie Nouvelair avec 14 avions,
 - la compagnie Karthago avec 6 avions,
 - la compagnie SEVENAIR avec 4 avions.
- Renforcement des mesures de sécurité et de sûreté dans les aéroports Tunisiens.
- Création d'organismes privés de formation de base du personnel aéronautique: pilotes, techniciens de l'aéronautique civile et personnel navigant de cabine. Parmi ces organismes on peut citer ceux qui poursuivent leurs activités avec succès : le CMFC, l'IAC et l'AFA .
- Création de l'organisme de formation et de recyclage des pilotes sur simulateur pour l'obtention de la qualification de type Airbus : ATCT ;
- Ouverture de nouvelles lignes aériennes : « Tunis-Beirut-Doubai », « Tunis-Benghazi », « Tunis-Bamako-Abidjon », « Tunis- Belgrade », « Monastir-Moscou », « Monastir-SaintPetersbourg » et la ligne Tunis-koweit-Bahrein.
- La libéralisation du transport aérien(la 3^{ème} et la 4^{ème} liberté de l'air)avec le Maroc en novembre 2007 et avec la libye en avril 2008.
- Renforcement des mesures de sûreté et de sécurité dans les aéroports tunisiens.
- Avancement des travaux de certification des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique :

En application des dispositions de l'article 95 du code de l'aviation civile qui stipule que les aérodromes sont soumis au contrôle en ce qui concerne l'application de la réglementation en vigueur relative à la protection des aérodromes, à l'infrastructure et aux équipements aéroportuaires ainsi qu'à leur exploitation, une commission a été créée au ministère du transport en vue de l'organisation et du suivi de la mission d'audit dans le domaine de certification des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.