

L'ÉCONOMIE EN TUNISIE

# APRÈS LE PÉTROLE, L'INDUSTRIE

ABDELKRIM HIZAOUÏ

Quelques minutes suffisent pour quitter le centre ville mouvementé de Tunis et atteindre le quartier résidentiel d'El Menzah. La ville, dans son enveloppe de verdure printanière, invite plutôt à la détente. C'est

là, pourtant, que siège la direction de l'une des entreprises industrielles les plus prometteuses de Tunisie: le Complexe mécanique de Tunisie (CMT). Fondé en 1981, il représente la véritable naissance de l'industrie mécanique du pays. Dans ses usines situées à Mateur, à soixante kilomètres de Tunis, le CMT ambitionne de fabriquer des tracteurs à 100 % tunisiens, «Actuellement, nous en sommes à plus de 30 %», indique Slaheddine Bacha, P.D.G. de ce complexe.

En Tunisie, le programme de redressement économique entamé depuis quelques mois a mis le coût de «l'aventure industrielle» à l'ordre du jour. Une étude subventionnée par le CRDI effectuée par l'Institut d'Économie Quantitative de Tunis (I.E.Q.), révèle que l'industrie a reçu trois fois plus d'assistance étatique que l'agriculture. Industriel convaincu, M. Bacha s'impatiente à l'écoute de telles remarques: «N'oubliez pas que c'est l'industrie qui, avec 5,4 %, a enregistré le plus fort taux de croissance lors du dernier Plan».

Pour Néjib Bousselmi, chercheur à l'I.E.Q., l'étude en question montre clairement qu'on a privilégié l'industrie par rapport à l'agriculture. L'encouragement étatique s'est traduit par une protection douanière contre la concurrence étrangère et par des incitations diverses, notamment des avantages fiscaux. «On constate, poursuit Néjib Bousselmi à propos de la relative négligence de l'agriculture, que le blé tunisien a pendant longtemps été acheté par l'État à un prix moindre que le prix international.» En effet, le prix du blé tunisien était fixé en 1985 à 15 dinars (25 \$ Can.) le quintal, contre 16 dinars, pour le blé importé. De 1974 à

1984, les importations de céréales ont augmenté plus vite que la production nationale. Évidemment, il faut constater que le prix du blé est aussi fixé en raison d'impératifs politiques comme les «émeutes du pain» provoquées par la hausse éphémère des produits céréaliers, en janvier 1984.

En comparaison, le prix des voitures assemblées en Tunisie a toujours été supérieur à celui des véhicules importés. Une comparaison des prix montre que la voiture de tourisme montée en Tunisie coûte 92 % plus cher que si elle était importée. Et le montage ne permet même pas d'économiser des devises pour le pays.

«C'est normal, explique Slaheddine Bacha, P.D.G. du Complexe Mécanique de Tunisie, le montage des véhicules coûte plus cher à cause des frais supplémentaires de transport et de stockage». Le principal intérêt de produire dans le pays est donc social. «La fabrication des voitures au pays crée de l'emploi, selon M. Bacha. Ensuite, elle permet de maîtriser la technologie et prépare la mise en place d'une stratégie industrielle à long terme.»

D'aucuns se demandent s'il vaut la peine de maintenir une infrastructure industrielle coûteuse et peu compétitive, surtout depuis que les notions de rentabilité et de compétitivité figurent parmi les objectifs prioritaires du dernier plan de redressement économique adopté par le gouvernement. «Jusqu'à présent, explique Néjib Bousselmi, l'industrie tunisienne s'est nourrie de l'assistance de l'État et du sacrifice du consommateur, obligée d'acheter au prix fort un produit souvent de qualité médiocre.»

Face à ce marché national confortablement protégé, l'industriel tunisien a pris l'habitude

du gain facile, n'éprouvant pas le besoin de prospecter des marchés étrangers où il devrait faire preuve de compétitivité et d'agressivité. Un tel comportement n'est plus de mise depuis le lancement du programme de redressement économique qui oblige l'entreprise tunisienne à améliorer sa productivité ou à disparaître. En effet, les droits de douane sur les produits étrangers sont fixés, dans un premier temps, à 50 % avant d'être plafonnés à 25 %.

L'industrie tunisienne devra résister. Slaheddine Bacha rappelle que l'industrie a été, pendant le dernier Plan, la première activité exportatrice après le pétrole.

«Et le Complexe Mécanique de Tunisie est compétitif», répond sans hésiter M. Bacha, tableaux en main. Les tracteurs «Mateur» sont en effet moins chers que plusieurs grandes marques internationales. Il est vrai que les prix ne disent rien sur la qualité.

Autre exemple: les essieux fabriqués en Allemagne reviennent à 1 000 marks l'unité. «Nous allons les réaliser en Tunisie dès juillet 1987 pour seulement 600 marks», déclare M. Bacha qui prévoit exporter ce produit.

L'industrie tunisienne semble désormais capable de voler de ses propres ailes. Après avoir réussi à substituer les produits «Made in Tunisia» à ceux des marques étrangères pour les articles d'usage courant, il lui appartient désormais de relever le défi de l'exportation. C'est seulement à ce prix que le pays pourra aborder sereinement l'ère de «l'après-pétrole», quand ses réserves s'épuiseront. ■

Abdelkrim Hizaoui est maître-assistant à l'Institut de presse et des sciences de l'information de Tunis.

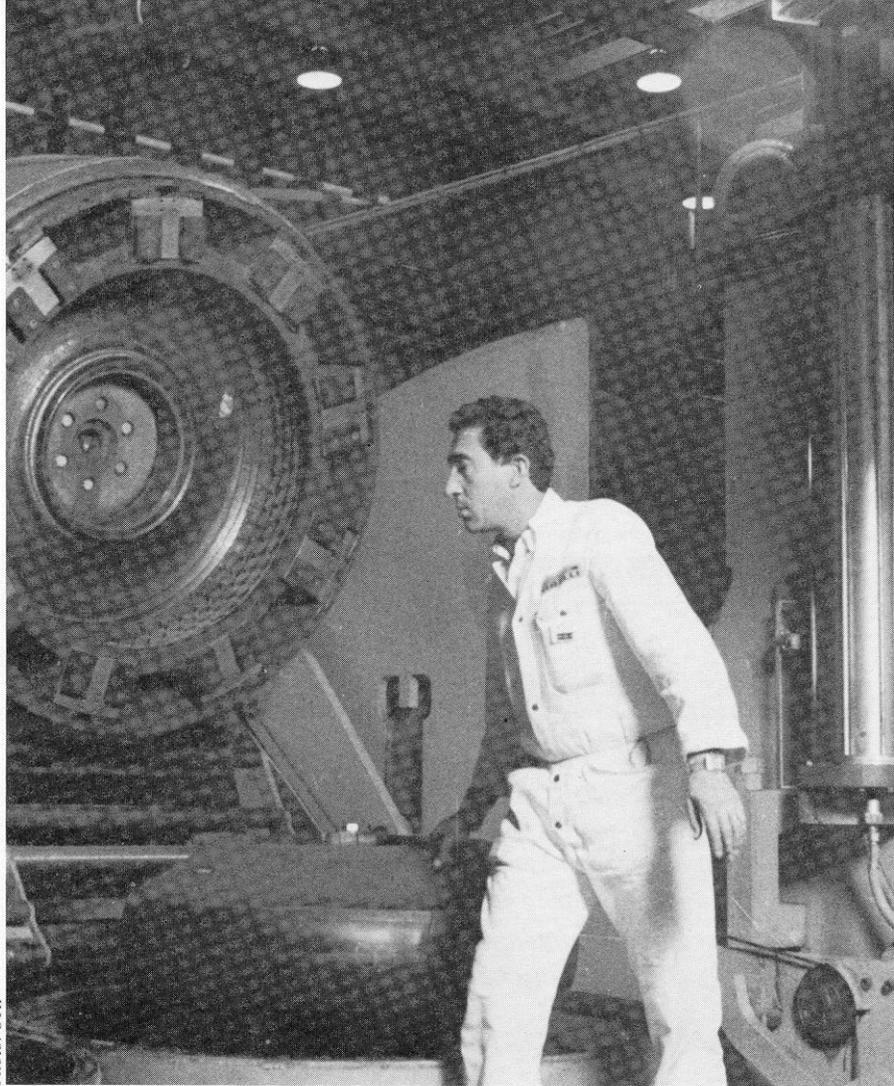


Photo: STIP

Vulcanisation de pneus dans une usine tunisienne qui fabrique sous licence étrangère.