

Le marché de l'automobile En Tunisie

UN PARC AUTOMOBILE VIEILLISSANT

UN MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE EN MUTATION

UNE INDUSTRIE AUTOMOBILE OBJET DE TOUS LES ESPOIRS



*1/3 DU PARC À PLUS DE
20 ANS D'ÂGE*



*POUR UN PLAN NATIONAL
DE L'AUTOMOBILE*



*STRATÉGIE NATIONALE DE
LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE*



*INDUSTRIE DES COMPOSANTS
AUTOMOBILE - L'INDUSTRIE DE
TOUS LES ESPOIRS*

TOYOTA
C-HR
UNE AUTRE VISION DU MOUVEMENT



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX,
TOUJOURS
PLUS LOIN



 **36 404 600**
www.toyota.com.tn

à partir de

92 900^{DT} **TTC**

3 ans
de garantie
ou 100 000 Km

Une conjoncture économique à haut risque, avec de fortes pressions sur les équilibres macroéconomiques du pays et plus particulièrement sur les réserves en devises, un climat politique qui a tendance à noyer l'économie dans une pollution générale paralysante.

Des défis dans tous les secteurs et toutes les activités, dans l'industrie textile, dans le tourisme, dans le BTP, dans la santé, dans l'industrie automobile, pour ne citer que quelques exemples brûlants nécessitant mobilisation et actions d'urgence.

Le marché de l'automobile, objet de notre premier Hors-série, ne fait pas exception, il souffre des effets du vieillissement du parc (près de 50% ont plus de 15 ans d'âge), de l'explosion des prix du neuf sous l'effet de la chute du cours du dinar (+48% par rapport à l'euro entre 2014 et 2018), de l'augmentation des droits et taxes et d'une politique restrictive sur les importations des véhicules (-20% sur un an).

L'étude du secteur de l'automobile montre qu'en dépit des difficultés conjoncturelles évidentes, il est nécessaire que le pays dispose d'une stratégie à court, moyen et long termes à même de limiter les contrecoups du "ne rien faire" et de "l'immobilisme".

Quelques pistes se dégagent des données statistiques, des discussions avec des responsables institutionnels (ministères de l'Industrie, du Commerce et du Transport) et des entretiens avec des responsables et acteurs du marché de l'automobile (concessionnaires et industriels).

• Soutenir le développement de l'industrie des composants automobiles qui doit faire face à moyen terme à une

mutation technologique importante,

- Encourager le développement de la production de véhicules à forte valeur ajoutée avec un taux d'intégration permettant un différentiel positif au niveau de la balance commerciale. L'exemple du montage des Pickup est édifiant : plus de la moitié des nouvelles immatriculations sont fournies par la production locale.
- Mise en place d'une stratégie nationale pour le renouvellement du parc automobile qui revient cher en coût énergétique et en impact environnemental (2/3 de la pollution atmosphérique dans le Grand Tunis est due au transport).
- Révision de la législation du transport permettant d'avoir des chiffres plus précis sur le parc automobile réellement actif, ainsi qu'une réglementation plus stricte sur la circulation de véhicules sans visite technique et polluants, notamment dans les grandes agglomérations.
- Libéralisation de la voiture populaire et réduction des droits et taxes, tout en instaurant une prime à la casse dont l'objectif est l'accélération du renouvellement du parc automobile.
- Libéralisation de l'importation des véhicules hybrides et électriques, en orientant le marché du haut de gamme vers ce type de véhicule.
- Libéralisation des importations de véhicules afin d'assurer un niveau minimum de renouvellement du parc de l'ordre de 5% par an (sa moyenne au cours des dernières années). L'évolution actuelle des prix des voitures neuves a abouti à une autorégulation du marché de la distribution.

La rédaction

w m c HORS SÉRIE

Edition numérique

ADRESSE :

Rue Lac Victoria-Rés. Flamingo
les Berges du Lac - Tunis

Tél. : (+216) 71 962 775
(+216) 71 962 617

(+216) 21 18 18 18
(+216) 20 313 314
(+216) 55 313 314

Fax : (+216) 71 962 429

Email : img@planet.tn

www.webmanagercenter.com

**DIRECTEUR
DE LA PUBLICATION**

Hechmi AMMAR

REDACTEURS EN CHEF

Amel BelHadj Ali
Talal Bahoury

RÉDACTION

Moncef Mahroug
Ali Driss
Khmaies krimi
Hajer Krimi
Amani ibrahimi
Sarrah Boudali

CONSEILLÉ À LA RÉDACTION

Abdelaziz DARGHOUTH

PHOTOS

Anis MILI

Direction Artistique

ELYES DESIGN
55205455

CopyRight

© IMG JUIN 2019



Hey Mercedes

La nouvelle Classe-A.

[En savoir plus](#)

LE MOTEUR
et son réseau agréé
31 300 400





Parc automobile tunisien

- 12 2,2 millions de véhicules sur les routes tunisiennes
- 14 1/3 du parc automobile a plus de 20 ans d'âge
- 17 Entre Essence et Diesel c'est du 50/50
- 18 Les marques historiques dans le Top 10
- 21 Ministère du transport : Priorité au transport en commun
- 22 Moins de 3% du parc automobile pour le transport en commun
- 23 Visite technique, 9% Taux moyen de réussite à la première visite

Parc automobile tunisien au 31/12/2018

Evolution des immatriculations 2014-2018



Way of Life!

Ciaz

Driven to excel



Showroom : 09, rue Hammouda Pacha 1001 Tunis - Tél : +216 98 789 216 / +216 29 537 171

 Suzuki-Tunisie - Site : www.suzuki.tn



Marché de la distribution

- 28 La plus importante baisse des immatriculations depuis 2011
- 29 Véhicules légers - Concessionnaires Vs Marché parallèle
- 30 Automobile - Quotas, impôts et taxes- Vétusté du parc automobile
- 31 Pour un plan national de l'automobile- Immatriculations 2018
- 34 Alerte rouge sur la concession automobile
- 35 Flambée des prix des voitures Le consommateur a perdu sa liberté de choisir
- 40 Des importations sous haute pression
- 41 Marché parallèle et dispositions FCR.
- 42 Immatriculations RS - 10.000 véhicules par an
- 44 Flambée des prix de l'occasion
- 19 Voiture populaire, la douche froide
- 46 Le Maghreb de l'automobile
- 47 Au Maroc, on pousse au renouvellement du parc, en Algérie on s'inquiète de la facture de l'industrie automobile
- 48 Les véhicules électriques ne sont plus un choix, c'est devenu une obligation- Stratégie nationale de la mobilité électrique
- 51 La voiture électrique dans le monde
- 54 C'était en 2006 webmanagercenter organise une présentation de la voiture hybride Toyota Prius
- Evolution des immatriculations RS (2014-2018)
- Evolution du marché des mutations (occasions)
- Histoire du marché de l'automobile en Tunisie
- Les défis du marché de la distribution automobile
- Voiture populaire, comment en bénéficier
- Véhicules légers, 1ères immatriculations concessionnaires
- Voitures particulières (VP), voitures utilitaires (VU), 1ères immatriculations
- Marché parallèle 2017-2018- FCR, Mode d'emploi

DES SENSATIONS UNIQUES À PORTÉE DE MAINS



OFFRES EXCEPTIONNELLES DISPONIBLES CHEZ ITALCAR.

ALFA ROMEO GIULIETTA ET MITO



Alfa Romeo

ITALCAR

 **31 363 250**



ALFA ROMEO TUNISIE



Industrie automobile

69 Industrie des composants automobile - L'industrie de tous les espoirs

70 Hichem Elloumi, PDG de COFICAB - «La Tunisie a besoin de constructeurs automobiles à haute valeur ajoutée»

72 « Nous garderons notre première position d'exportateur de composants automobile vers l'Europe

75 Industrie automobile tunisienne - Cherche constructeur désespérément

77 Wallys Car - Des projets plein la tête (Entretien avec Omar Guiga)

Filière Automobile - PLAN DE RELANCE ECONOMIQUE 2019 - 2020

Actualités du marché automobile 2016-2018

LA ŠKODA

FABIA



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



**À PARTIR DE
43 980 DT TTC**

Showroom ŠKODA à ENNAKL Automobiles Route Régionale 23, Tunis - La Goulette 2060

Tél. : 36 036 036

ŠKODA Tunisie / www.skoda.tn

Parc automobile tunisien

- 2,2 millions de véhicules sur les routes tunisiennes
- 1/3 du parc automobile a plus de 20 ans d'âge
- Entre Essence et Diesel c'est du 50/50
- Les marques historiques dans le Top 10
- Ministère du transport : Priorité au transport en commun
- Moins de 3% du parc automobile pour le transport en commun

2,2 millions de véhicules Sur les routes tunisiennes

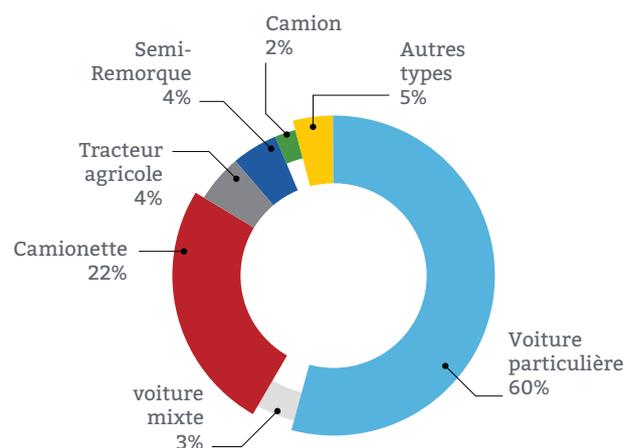


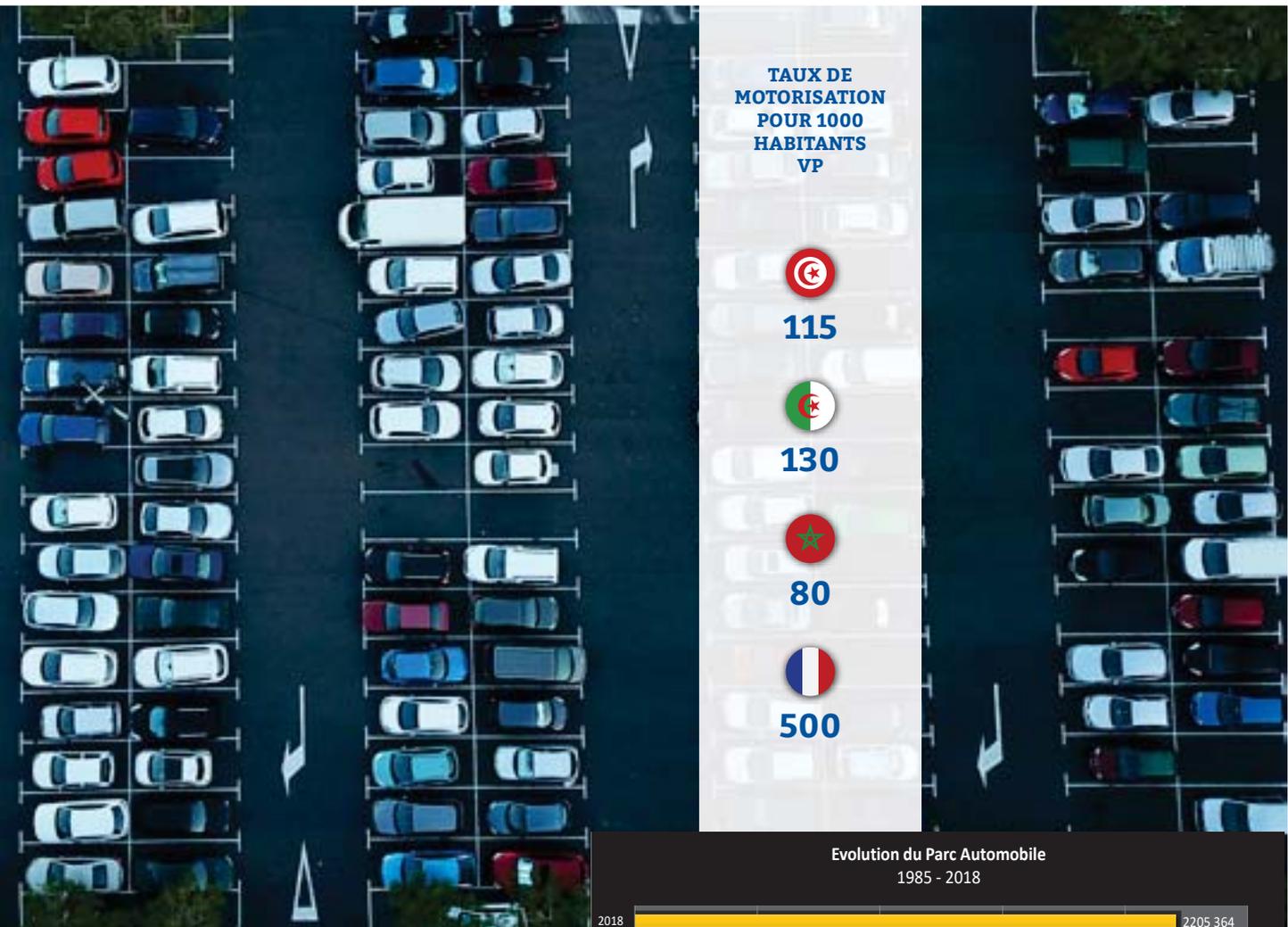
2,2 millions de véhicules sur les routes tunisiennes, 60% sont des voitures particulières avec un total de 1.322.409, suivi par les camionnettes avec 477,758 unités (22% du total des véhicules), avec les voitures mixtes. Le total des véhicules légers représentent 85% du parc automobile à la date du 31 décembre 2018 (chiffres de l'Agence Technique du Transport terrestre - ATTT).

La Tunisie dispose d'un taux de motorisation en voitures particulières de 115 pour 1 000 habitants contre 130 en Algérie, 80 au Maroc et 500 dans un pays comme la France.

Au cours des 5 dernières années, le parc automobile a progressé en moyenne de près de 5% par an, avec une tendance à la baisse en 2017 et surtout en 2018, sous l'effet de restrictions d'importations (quotas), de chute du cours du

Parc automobile tunisien 31/12/2018

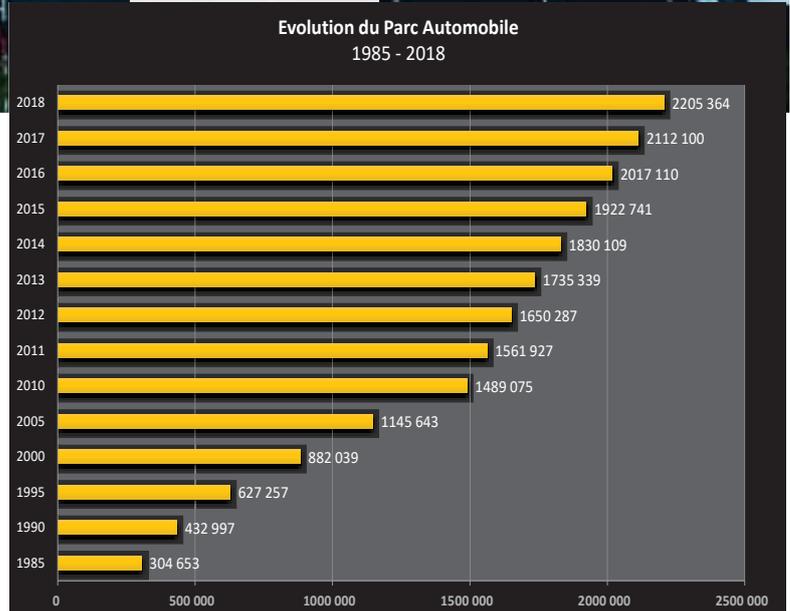




dinar et de l'augmentation des droits et taxes.

Le parc des voitures particulières est passé d'une progression de 5,3% en 2017 à moins de 4% en 2018, soit 50 mille voitures contre 64 mille voitures en 2017.

Entre 1985 et 2018, le parc automobile tunisien a été multiplié par 7, passants de 300 mille véhicules à 2,2 millions en un peu plus de 30 ans.



Parc des Voitures Légères						
GENRE	2014	2015	2016	2017	2018	En % 2018
Voiture particulière	1 094 764	1 153 287	1 208 052	1 272 036	1 322 409	59,96%
		5,35%	4,75%	5,30%	3,96%	
Voiture mixte	58 663	62 045	67 478	71 806	78 014	3,54%
sous-total :	1 153 427	1 215 332	1 275 530	1 343 842	1 400 423	63,50%
		5,37%	4,95%	5,36%	4,21%	
Camionnette	399 811	419 897	442 029	457 803	477 758	21,66%
		5,02%	5,27%	3,57%	4,36%	
Total :	1 553 238	1 635 229	1 717 559	1 801 645	1 878 181	85,16%
		5,28%	5,03%	4,90%	4,25%	



90.000
Voitures
particulières
+ de **40** ans
d'âge

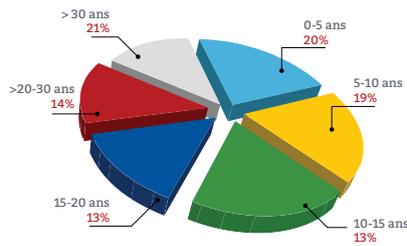
Nota : L'état actuel de la réglementation ne permet pas de s'assurer que les véhicules mis hors circulation, soient déclarés. Il est donc difficile d'estimer le nombre de véhicules figurant toujours dans les chiffres de l'ATTI alors qu'ils sont hors service.

1/3
du parc
automobile a + de

20
ans
d'âge



âge moyen du parc automobile
31/12/2018



sation de l'énergie à l'ANME travaille actuellement sur le projet de l'introduction de la mobilité électrique. Le projet prévoit l'introduction de 70 000 véhicules électriques et hybride au cours de la période 2019-2025, dont 50 000 véhicules électriques et 20 000 véhicules hybride.

La simulation montre qu'il est possible de réaliser en 2025 une économie sur la subventions énergie de 128 millions de dinars et une économie d'énergie du système électrique de 108 millions de dinars.

Dans plusieurs pays développés, notamment en Europe, France, Allemagne, Angleterre les gouvernements ont annoncé la fin des véhicules thermiques à l'horizon 2030-2040 tout en multipliant les mesures incitatives pour le renouvellement du parc automobile afin de réduire les émissions de CO2 et encouragent particulièrement l'achat des voitures hybrides et électriques.

Le dispositif français dit «bonus-malus automobile» devrait contribuer à atteindre les objectifs d'émissions de CO2. Il vise à inciter les acheteurs de véhicules à privilégier les véhicules à faible émission de CO2 et favoriser ainsi la modification de la structure du parc automobile.

A fin 2018, le parc des voitures particulières et des camionnettes représente 82% du parc automobile tunisien, soit près de 1,9 million de véhicules sur un total de 2,2 millions dont 1,3 million de voitures particulières.

L'âge moyen global du parc automobile est de 17,5 ans au 31 décembre 2018 ; il est de 17,2 ans pour les voitures particulières et de 18,7 ans pour les camionnettes. Près de 50% du parc a plus de 15 ans d'âge.

45% des voitures particulières ont plus de 15 ans d'âge, et près de 52% du parc des camionnettes.

Seuls les engins de travaux publics ont une moyenne d'âge de près de 10 ans.

Avec la vétusté du parc automobile, on peut imaginer son incidence sur le coût de maintenance en pièces de rechange importés, son impact sur le coût de consommation de carburants (importations et subventions), mais également son impact sur l'environnement.

La direction de la rationali-

**ÂGE MOYEN
PAR CATÉGORIE**



Voitures particulières :

17,2 ans



Camionnettes :

18,7 ans



Camions :

22,4 ans



Tracteurs agricoles :

23,5 ans



Engins travaux publics :

9,9 ans

**ÂGE MOYEN
DES VOITURES
PARTICULIÈRES**



17 ans



16 ans



9 ans

Parc Automobile tunisien - âge moyen			
Tranche d'âge	Nombre	%	
VP 0-5 ans	447 254	20,36%	100,00%
VP >5 - 10 ans	421 547	19,19%	79,64%
VP >10 - 15 ans	288 459	13,13%	60,46%
VP >15 - 20 ans	279 213	12,71%	47,33%
VP > 20 - 30 ans	302 623	13,77%	34,62%
VP > 30 ans	457 924	20,84%	20,84%

Parc Voitures Particulières - âge moyen			
Tranche d'âge	Nombre	%	
VP 0-5 ans	275 054	20,79%	100,00%
VP >5 - 10 ans	274 821	20,77%	79,21%
VP >10 - 15 ans	175 483	13,26%	58,44%
VP >15 - 20 ans	167 623	12,67%	45,17%
VP > 20 - 30 ans	163 619	12,37%	32,50%
VP > 30 ans	266 423	20,14%	20,14%
1 323 023			

Parc Camionnettes - âge moyen			
Tranche d'âge	Nombre	%	
VP 0-5 ans	89 401	18,87%	100,00%
VP >5 - 10 ans	77 858	16,43%	81,13%
VP >10 - 15 ans	61 232	12,92%	64,70%
VP >15 - 20 ans	63 628	13,43%	51,78%
VP > 20 - 30 ans	65 961	13,92%	38,36%
VP > 30 ans	115 803	24,44%	24,44%
473 883			

NOUVEAU RANGE ROVER EVOQUE

IL PEUT TOUT FAIRE SAUF SE FONDRE DANS LA MASSE



ABOVE & BEYOND



Le Nouveau Range Rover Evoque est aussi à l'aise sur les rues de la ville que sur les routes montagneuses. Il a toutes les capacités d'un véritable Land Rover, mais avec, en prime, l'intelligence urbaine comme la technologie ClearSight Ground View qui affiche ce qui se trouve sous le capot, vous permettant ainsi de garder un œil sur les bordures de trottoir lorsque vous vous gardez. Le Range Rover Evoque peut vraiment tout faire, à part éviter les regards admiratifs.

Alpha International Tunisie
Showroom du Lac, Tél.: (+216) 70 01 13 70
landrover-tunisie.com

Les conditions générales s'appliquent.

Parc automobile

Entre Essence et Diesel c'est du 50/50

Le parc des véhicules tunisien reste partagé entre le Diesel et l'Essence, avec 52% de véhicules à moteur Diesel contre 48% pour l'essence.

Le Diesel domine largement dans les véhicules utilitaires, avec 97% du parc des camionnettes.

Les moteurs à essence dominent, quant à lui, dans les voitures particulières avec près des 75% en Essence et 25% Diesel.

En 2018, le diesel continue à dominer les nouvelles immatriculations des véhicules utilitaires avec 97% (14 496 sur un total de 14 902), contre seulement 3% pour les véhicules à essence.

Dans les voitures particulières, les motorisations Diesel perdent du terrain en comparaison avec les véhicules à essence avec, en 2018 (nouvelles immatriculations et ré immatriculations), une part de 82% (sur un total de 36 625) contre 18% pour le Diesel.

Dans un pays comme la France les nouvelles immatriculations de voitures particulières Diesel ont chuté de 57% en 2015 à 39% en 2018, alors que les véhicules à Essence sont passés de 38% en 2015 à 54% en 2018. Parallèlement, les voitures hybrides sont passées de 3,2% en 2015 à 4,9% en 2018 alors que les électriques sont passées de 0,9% à 1,9% ■

ÉVOLUTION DES PRIX DU CARBURANT 12/2010 - 03/2019



+50%
Essence SSP

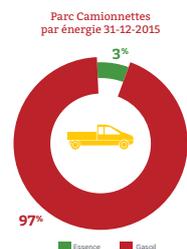
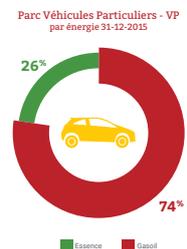
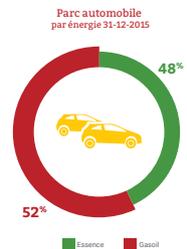
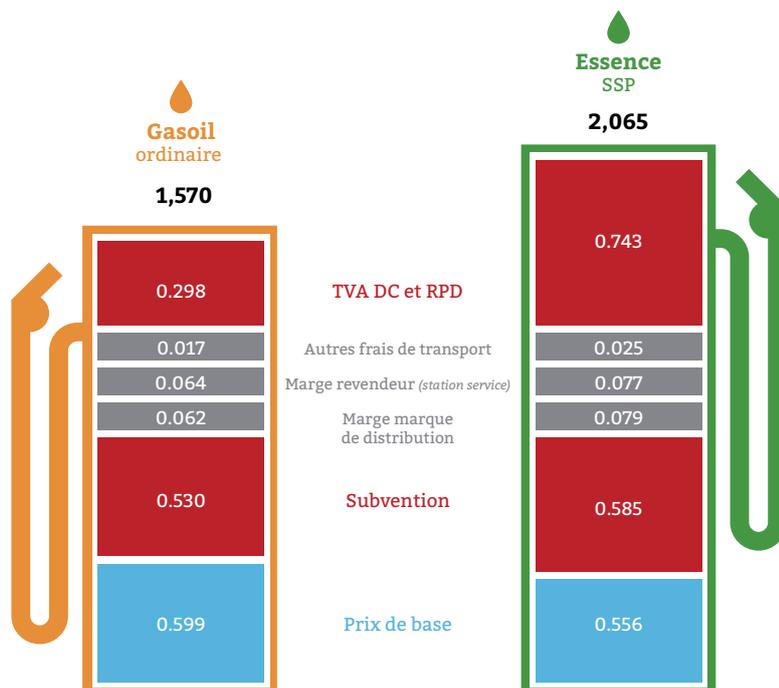


+80%
Gasoil Super



+57%
Gasoil ordinaire

Structure du Prix du Carburant



Source: Magazine Réalités n°1739 du 26/4/2019

Parc automobile Les marques historiques dans le Top 10

Les marques historiques occupent toujours les premiers rangs en nombre de véhicules en circulation en Tunisie. Ainsi, les premières marques européennes (Renault, Peugeot, Volkswagen, Citroën, FIAT) représentent plus de la moitié du parc automobile actuel et les $\frac{3}{4}$ du parc sont d'origine européenne.

Ces mêmes marques occupent les premiers rangs dans la catégorie des véhicules légers (voitures particulières et véhicules utilitaires). Au cours de ces dernières années, on a assisté à une vague d'introduction de nouvelles marques asiatiques, particulièrement chinoise, sur le marché tunisien.

Rien que dans les Voitures Particulières (60% du parc automobile), on décompte plus de 300 marques en circulation en Tunisie ■

MARQUE	Nombre
PEUGEOT	358 756
RENAULT	321 844
VOLKSWAGEN	224 315
CITROEN	165 441
ISUZU	149 976
FIAT	132 119
FORD	71 700
MERCEDES	56 100
OPEL	52 431
TOYOTA	48 778
KIA	44 649
MITSUBISHI	33 383
IVECO	28 768
HYUNDAI	24 853
BMW	24 534
NISSAN	24 252
AUDI	22 895
MAZDA	20 114
DACIA	18 249
SEAT	16 795
CHEVROLET	12 411
OM	11 355
VOLVO	8 444
SUZUKI	7 100
MAHINDRA	6 523
SSANGYONG	5 740
HONDA	3 747
SKODA	3 643
TATA	3 414
	1 902 329

Voitures particulières	
RENAULT	281 677
PEUGEOT	230 229
VOLKSWAGEN	201 056
FIAT	103 398
CITROEN	98 254
OPEL	49 876
FORD	49 332
MERCEDES-BENZ	44 423
KIA	43 855
TOYOTA	32 706

Camionnette	
PEUGEOT	126 516
ISUZU	119 331
CITROEN	66 228
RENAULT	28 434
VOLKSWAGEN	19 102
MITSUBISHI	17 852
FIAT	17 081
IVECO	13 158
FORD	12 296
O.M	8 527

Camion	
IVECO	9 311
RENAULT	5 161
BERLIET	5 154
FIAT	3 401
O.M	2 723
ISUZU	2 396
MERCEDES-BENZ	1 944
RENAULT TRUCKS	1 620
UNIC	1 342
SCANIA	996

VOTRE VOITURE NOUS INTÉRESSE.

NOUS LA REPRENONS QUELLE
QU'EN SOIT LA MARQUE.



Ben Jemâa Motors - Tunis - Tél: + 216 70 837 355



Le plaisir
de conduire



Ministère du Transport Priorité au transport en commun

Pour Hichem Ben Ahmed, ministre du Transport, le renouvellement du parc automobile particulier en Tunisie se fait régulièrement avec de nouvelles voitures qui rentrent sur le marché, par contre le parc du transport en commun ne s'est pas réellement renouvelé depuis 10 ans.

Il soulignera qu'« Il y a 2 ans, le ministère a lancé l'acquisition de 1.108 bus pour renforcer la flotte desservant le Grand Tunis et les régions, nous en avons reçu à ce jour 70%. Et après plusieurs années d'arrêt, nous assistons aujourd'hui à la reprise de plusieurs anciennes lignes de bus assurant le transport en commun dans différents quartiers du Grand Tunis (Tunis, Ben Arous, Manouba et l'Ariana) grâce à cette nouvelle flotte ».

Les sociétés régionales aussi ont eu en même temps d'importantes acquisitions de bus.

Dans les prochaines semaines, affirme le ministre, le programme de renouvellement de la flotte sera définitivement ficelé pour les 10 à 15 années à venir, mis à part les 1 108 réceptionnés dans leur grande majorité. En fait,

TRANSPORT EN COMMUN



Taxi
35 000



Louage
10 000



Transport rural
7 500



Bus
5 000

67

milliards de dinars

Le plan directeur national des transports à l'horizon 2040 prévoit des projets d'un coût estimé à 67 milliards de dinars, dont 13,8 milliards DT pour l'entretien d'infrastructures existantes.

La priorité a été donnée au transport ferroviaire auquel ont été consacrés 19 projets d'un coût de 28 milliards DT.

L'étude propose la réalisation de 18 projets routiers, 6 projets portuaires et 4 projets aéroportuaires.

D'après le ministre le secteur des transports devrait jouer, conformément aux directives de cette étude, le rôle d'outil de développement économique et social au niveau national.

La vision 2040 pour le secteur cible des réseaux (routier et autoroutier, ferroviaire, aérien et portuaire) assurant efficacité, efficacité et durabilité.

les difficultés dont a souffert ces dernières années le transport en commun sont dues à une surexploitation du parc. Un bus qui doit être exploité à hauteur de 14h/jour maximum est utilisé aujourd'hui pendant 20h/jour, ce qui a pour conséquence de l'user rapidement.

Le fait est que le parc disponible et l'état des véhicules a un impact direct aussi bien sur leur maintien que sur la ponctualité. « La flotte doit être bien étudiée et fonctionner de manière scientifique en prenant en considération la dimension technique et mécanique. Pour les 3 prochaines années, tout un programme de renouvellement de la flotte a été mis en place ».

Le but des autorités publiques est d'assurer aux usagers un transport public de qualité alliant confort et sécurité. Elles œuvrent à améliorer la qualité de vie des usagers à travers un service fiable et ponctuel ■

Orientations stratégiques du secteur du transport terrestre 2016-2020

- Promotion du transport collectif ;
- Renforcement de la sécurité dans le secteur du transport ;
- Promotion du transport ferroviaire de marchandises.
- La réalisation de ces objectifs est concrétisée par :
 - Le renouvellement et l'extension du parc ;
 - L'extension des réseaux du transport routier ;
 - La promotion de la maintenance ;
 - L'amélioration de la qualité de service ;
 - Le renforcement de l'infrastructure ;
 - La création et la réhabilitation des lignes ;
 - La promotion du contrôle.

Transport des personnes

Moins de 3% du parc automobile

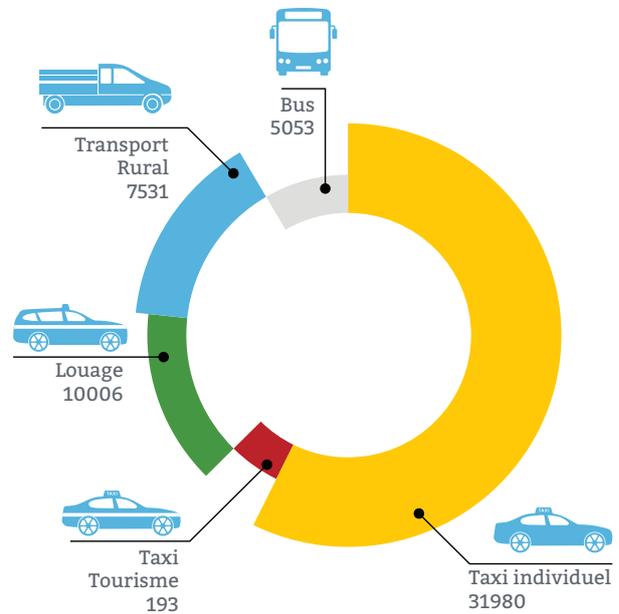
Transport en commun Répartition du parc au 31-12-2018

Sur un parc automobile de 2,2 millions de véhicules à fin 2018, moins de 3% est destiné au transport des personnes (taxi, louages et bus), dont près de 35 mille taxis, 10 mille louages et 5 mille bus sur un total au 31 décembre 2018 de 57 351 véhicules.

Les taxis représentent 60% du parc de transport de personnes (individuels et collectifs). Une extension de la durée du droit de circulation leur a été accordée après la révolution, portant la durée d'exploitation de 10 à 15 ans.

Pendant ce temps, le développement du transport en commun a subi le contrecoup de la détérioration de la situation économique du pays, l'aggravation du déficit de la balance commerciale et la situation financières des entreprises du transport public.

Des sociétés de transport public se sont mises à importer des bus d'occasion d'Europe pour faire face à l'état de leur parc disponible et son surexploitation



LA NOUVELLE **Rio** BERLINE
PLUS GRANDE PLUS
AUDACIEUSE.



The Power to Surprise

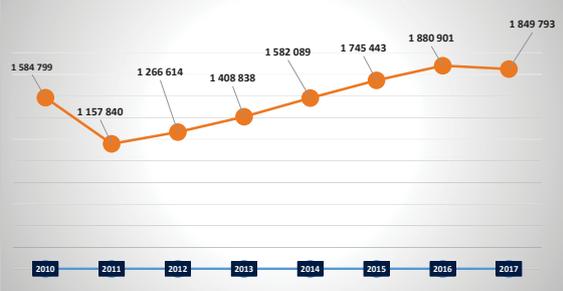


Visite technique

9% taux moyen de réussite à la première visite

En 2011, le nombre d'opérations de visites techniques a chuté de 27% par rapport aux chiffres de 2010, passant de 1,584 million à 1,157 million. Il fallu trois années pour retrouver le même niveau d'opérations de visites techniques.

Evolution des opérations des visites techniques



Depuis décembre 2016, le certificat de visite technique est exigé pour la délivrance de certificats d'assurances des véhicules. Cette mesure est sensée permettre de réduire le nombre de véhicules circulant sans visite technique.

TAUX DE RÉUSSITE VISITE TECHNIQUE (CHIFFRES 2015)

1^{ÈRE} VISITE :

9 %

2^{ÈME} VISITE :

42 %

3^{ÈME} VISITE
ET PLUS :

49 %

Pour faire face au non paiement de la vignette par, visiblement, un nombre important de propriétaires de véhicules, l'article 56 de la loi de finances pour la gestion 2016 a prévu des dispositions imposant aux entreprises d'assurances et aux intermédiaires en assurance l'obligation d'exiger une copie de la quittance de paiement des taxes de circulation, pour la délivrance des attestations

d'assurances.

Les assureurs risquent, en cas de non application de ces dispositions, une amende égale au quintuple du montant des taxes de circulation exigibles et non payées ■

Fréquences des visites

techniques: (nouvelles dispositions - Juillet 2016)

Voitures particulières

- 4 ans sans visite technique
- Visite tous les 2 ans
- Tous les ans au-delà de la 10e année

Voitures utilitaires

- 2 ans sans visite technique
- De 2 à 10 ans, visite tous les ans
- Au-delà de 10 ans, tous les 6 mois

Transport de personnes

- 1 à 3 ans, visite tous les ans
- Au-delà, tous les 6 mois

Voitures de location

- Plus de 1 an, tous les 6 mois

Des études statistiques effectuées par le ministère du Transport dans les centres de contrôle ont montré que les véhicules âgés de moins de 10 ans sont généralement bien entretenus par leurs propriétaires et réussissent la visite technique dans une proportion dépassant les 85%.

WEBMANAGERCENTER



AUDIENCE WMC PORTAIL

(2019 - source Google Analytics)

+ de **7 Millions**
Visiteurs Uniques

+ de **12 Millions**
Visites

+ de **23 Millions**
Pages Vues

L'Offre de ciblage intégrée la plus puissante du web tunisien

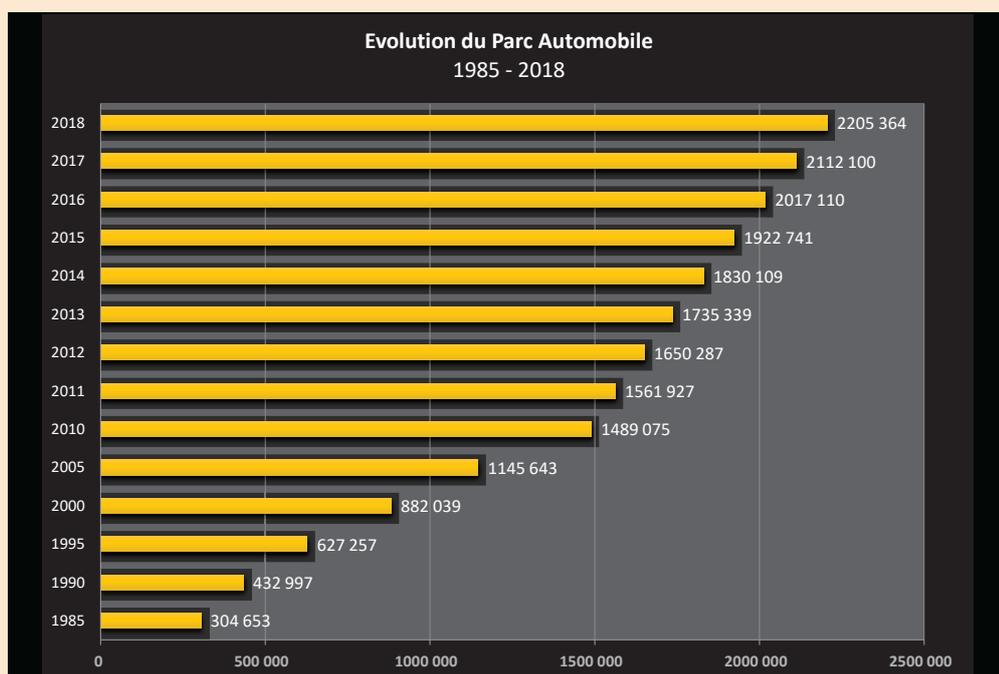
CSP+, Cadres, Dirigeants... associé à un ciblage large public (depuis 2000)

Parc automobile tunisien

au 31/12/2018

GENRE	2014	2015	2016	2017	2018	En % 2018
Voiture particulière	1 094 764	1 153 287	1 208 052	1 272 036	1 322 409	59,96%
Camionnette	399 811	419 897	442 029	457 803	477 758	21,66%
Tracteur agricole	86 229	88 460	91 032	92 803	96 256	4,36%
Voiture mixte	58 663	62 045	67 478	71 806	78 014	3,54%
Semi-Remorque agricole	40 460	42 165	44 519	46 174	49 390	2,24%
Camion	35 980	37 367	39 110	41 274	43 176	1,96%
Semi-Remorque	31 658	32 895	34 073	34 914	36 429	1,65%
TCP	19 089	19 685	20 524	21 513	22 809	1,03%
Tracteur routier	17 562	18 170	18 551	19 437	20 097	0,91%
Engin de Travaux publiques	8 988	9 650	10 620	11 319	12 244	0,56%
Engin spécial	7 386	8 054	8 875	9 823	11 028	0,50%
Véhicule très spécial	9 179	9 179	9 184	9 124	9 111	0,41%
Motocyclette	6 178	6 965	7 479	7 901	8 814	0,40%
Velomoteur	4 079	4 329	4 496	4 668	5 125	0,23%
Quadricycle	2 593	2 593	2 780	2 872	3 055	0,14%
Remorque	2 623	2 623	2 764	2 660	2 713	0,12%
Appareil agricole	2 192	2 192	2 424	2 353	2 494	0,11%
Tricycle	1 047	1 047	1 529	1 926	2 662	0,12%
Véhicule intervention urgente	845	845	1 095	1 190	1 272	0,06%
Remorque agricole	492	492	496	504	508	0,02%
Total Parc Automobile :	1 829 818	1 921 940	2 017 110	2 112 100	2 205 364	
Variation :		92 122	95 170	94 990	93 264	
		5,03%	4,95%	4,71%	4,42%	

TCP : Transport en Commun de Personnes



Hey Mercedes

La nouvelle Classe-A.

En savoir plus

LE MOTEUR
et son réseau agréé
31 300 400



Evolution des immatriculations 2014-2018

(Chiffres ATTT)

GENRE	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL	Part.% 2018
VOITURE PARTICULIERE	56 496	58 706	59 176	61 454	46 237	282 069	59,15%
VOITURE MIXTE	4 728	3 395	4 850	4 197	3 953	21 123	5,06%
CAMIONNETTE	20 221	19 975	20 175	18 292	15 718	94 381	20,11%
TRACTEUR AGRICOLE	2 353	2 434	2 206	2 139	2 619	11 751	3,35%
SEMI-REMORQUE AGRICOLE	1 538	1 724	2 070	1 937	2 514	9 783	3,22%
SEMI-REMORQUE	1 425	1 238	1 067	969	1 065	5 764	1,36%
APPAREIL AGRICOLE	114	66	60	111	82	433	0,10%
CAMION	1 246	1 391	1 698	2 207	1 451	7 993	1,86%
ENGIN DE TRAVAUX PUBLIQUES	780	748	925	747	609	3 809	0,78%
ENGIN SPECIAL	795	730	797	953	930	4 205	1,19%
MICROBUS		3	8	7	2	20	0,00%
MOTO	1	2	2	3	6	14	0,01%
MOTOCYCLETTE	149	272	541	411	615	1 988	0,79%
QUADRICYCLE	100	157	186	94	121	658	0,15%
REMORQUE	23	17	20	17	43	120	0,06%
REMORQUE AGRICOLE	3	2	2	5		12	0,00%
TCP : bus	702	599	1 027	803	822	3 953	1,05%
TRACTEUR ROUTIER	695	608	583	689	487	3 062	0,62%
TRICYCLE	247	317	483	390	459	1 896	0,59%
VEHICULE BLINDE					3	3	0,00%
VEHICULE INTERVENTION URGENTE	41	85	247	98	74	545	0,09%
VEHICULE TRES SPECIAL	6	6	18	3	1	34	0,00%
VELOMOTEUR	175	143	172	171	352	1 013	0,45%
Total :	91 838	92 618	96 313	95 697	78 163	454 629	
	6,80%	0,85%	3,99%	-0,64%	-18,32%	90 926	



Surfez sur les vagues
des offres SEAT

-1000^{DT}
sur votre Ibiza Style



UN NOUVEAU POINT
DE VUE VIENT DE NAÎTRE.

SKYACTIV TECHNOLOGY



THE NEW MAZDA CX-3



Marché de la distribution automobile

- La plus importante baisse des immatriculations depuis 2011
- Véhicules légers : Concessionnaires Vs Marché parallèle
- Automobile - Quotas, impôts et taxes
- Vétusté du parc automobile - pour un plan national de l'automobile
- Immatriculations 2018 - Alerte rouge sur la concession automobile
- Flambée des prix des voitures - Le consommateur a perdu sa liberté de choisir
- Des importations sous haute pression
- Marché parallèle - sous l'effet des nouvelles dispositions FCR
- Immatriculations RS - 10.000 véhicules par an
- Flambée des prix de l'occasion
- Voiture populaire, la douche froide
- Le Maghreb de l'automobile - Au Maroc, on pousse au renouvellement du parc, en Algérie on s'inquiète de la facture de l'industrie automobile
- Les véhicules électriques ne sont plus un choix, c'est devenue une obligation
- Stratégie nationale de la mobilité électrique
- La voiture électrique dans le monde
- C'était en 2006 webmanagercenter organise une présentation de la voiture hybride Toyota Prius

Annexes

- Evolution des immatriculations RS (2014-2018)
- Evolution du marché des mutations (occasions)
- Histoire du marché de l'automobile en Tunisie
- Les défis du marché de la distribution automobile
- Voiture populaire, comment en bénéficier- Tableau
- Véhicules légers, 1ères immatriculations concessionnaires- Tableau
- Voitures particulières (VP), voitures utilitaires (VU), 1ères immatriculations
- Marché parallèle 2017-2018- FCR, Mode d'emploi



Automobile

La plus importante baisse des immatriculations depuis 2011

Sous l'effet des pressions budgétaires, de l'aggravation du déficit de la balance commerciale et de l'importante baisse des avoirs en devises, le gouvernement a poursuivi une politique de restrictions sur l'importation des véhicules.

2018 a été l'année ayant enregistré la plus importante baisse de nouvelles immatriculations depuis 2011, avec l'immatriculation de 78.163 véhicules tous genres confondus contre une moyenne de 90.000 au cours des 5 dernières années.

Les véhicules légers ont subi, en 2018, les plus importantes baisses d'immatriculations:

- 25% pour les voitures particulières
- 14% pour les véhicules utilitaires (camion-

nettes)

- 6% pour les voitures mixtes (transports de personnes).

La structure des nouvelles immatriculations restent dans la moyenne du parc automobile, avec 62% de voitures particulières (chiffres 2014-2018), 21% camionnettes et 5% voitures mixtes, soit un total véhicules légers de 88%.

Par type d'énergie, les voitures particulières à moteur à Essence arrivent en tête avec 82% des nouvelles immatriculations contre 8% pour le Diesel, alors que les véhicules utilitaires (camionnettes), les motorisations Diesel sont largement majoritaires avec 97% contre seulement 3% pour l'Essence ■



VOITURES PARTICULIÈRES RÉPARTITION PAR TYPE D'UTILISATION

Utilisation personnelle **75 %**

Location **16 %**

Utilisation administrative **3 %**

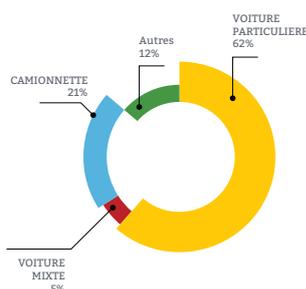
Taxi **2,9 %**

Autres **3,1 %**

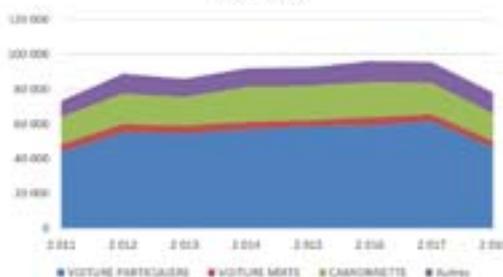
(1ères immatriculations 2017)

Evolution total immatriculations 2014-2018						
GENRE	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
VOITURE PARTICULIERE	56 496	58 706	59 176	61 454	46 237	282 069
VOITURE MIXTE	4 728	3 395	4 850	4 197	3 953	21 123
CAMIONNETTE	20 221	19 975	20 175	18 292	15 718	94 381
AUTRES	10 393	10 542	12 112	11 754	12 255	57 056
	91 838	92 618	96 313	95 697	78 163	454 629

Immatriculations 2014-2018 % par genre



Evolution total immatriculations 2011-2018

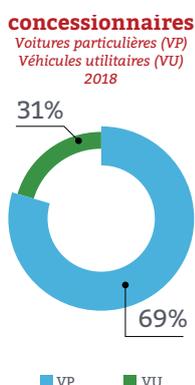


Véhicules légers

Concessionnaires Vs Marché parallèle

La part des nouvelles immatriculations véhicules légers assurée par les concessionnaires officiels est estimée à une moyenne de 65% du total des immatriculations.

Dans les véhicules légers (voitures particulières, véhicules utilitaires), les concessionnaires ont livré une véritable guerre contre le marché parallèle de l'automobile, «un marché plein de risques pour le consommateur et pour l'Etat. C'est un marché qui n'obéit à aucune règle: non-paiement d'impôts, non-respect de la qualité du service après-vente, importation de voitures non conformes aux normes spécifiques des voitures importées en Tunisie, ce qui, de nature, rend plus cher leur entretien », estiment les dirigeants de la Chambre syndicale des concessionnaires.



préservé. Elle vise surtout, en instaurant la clause d'incessibilité, à stopper le détournement de cet avantage qui a servi à alimenter le marché parallèle des voitures durant ces dernières années jusqu'à atteindre 36% des immatriculations annuelles des voitures dans le pays. Cette situation a engendré une distorsion de la concurrence dans le marché des matériels roulants, avec toutes les conséquences néfastes pour le secteur organisé, les consommateurs et les finances publiques. », avait souligné la Chambre syndicale des concessionnaires en réponse aux critiques soulevées.

La part du marché parallèle a suivi une tendance baissière au cours des trois dernières années, passant d'un pic de plus de 36% en 2012-2013 à seulement 22% en 2018, sous l'effet notamment des nouvelles dispositions du régime FCR qui oblige désormais les bénéficiaires à garder le véhicule au moins une année avant de pouvoir le vendre.

Côté marques, ISUZU arrive largement en tête en nombre d'immatriculations cumulées des trois dernières années avec ses Pickup fabriqués en Tunisie. Les autres marques doivent gérer les importations en fonction des quotas attribués annuellement

65 %

Part des immatriculations concessionnaires / total des immatriculations
(En nombre)

« Cette mesure ne porte pas atteinte à l'acquis consenti par l'Etat en faveur des Tunisiens résidents à l'étranger puisque le droit d'importation avec franchise partielle est

immatriculations Véhicules Légers - Concessionnaires / Marché parallèle								
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1ères immatriculations	45 074	49 288	47 940	53 349	54 189	60 631	63 685	51 348
Part %	70,40%	63,70%	63,70%	65,60%	66,10%	71,90%	75,80%	78,00%
Evolution %		9,30%	-2,70%	11,30%	1,60%	11,90%	5,00%	-19,40%
Ré immatriculations	18 959	28 040	27 290	27 984	27 802	23 640	20 385	14 493
Part %	29,60%	36,30%	36,30%	34,40%	33,90%	28,10%	24,20%	22,00%
Evolution %		47,90%	-2,70%	2,50%	-0,70%	-15,00%	-13,80%	-28,90%
Cumul	64 033	77 328	75 230	81 333	81 991	84 271	84 070	65 841
		20,76%	-2,71%	8,11%	0,81%	2,78%	-0,24%	-21,68%



Automobile

Quotas, impôts et taxes

Le chiffre d'affaires des concessionnaires automobiles a enregistré une baisse entre 10 et 15%, à cause de la régression du volume d'importation de voitures et du relèvement des taux du droit de consommation et de la TVA. C'est en tout cas ce qu'a souligné le président du bureau exécutif de la Chambre syndicale des concessionnaires automobiles, Ibrahim Debache.

L'abaissement du quota d'importation des voitures de 30% entre 2017 et 2018, l'augmentation de 25% du taux du droit de consommation applicable aux véhicules importés et l'augmentation du taux de TVA à 19% ont négativement impacté le secteur.

Le ministère du Commerce avait décidé de réduire le quota d'importation de voitures de 20% durant l'année 2018, en raison de l'aggravation du déficit commercial, après l'abaissement de 10% de ce quota en 2017.

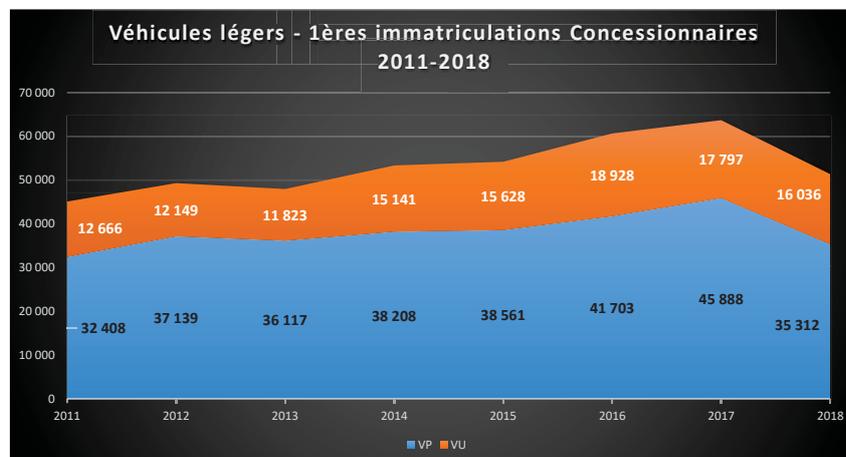
Le quota d'importation de voitures pour l'année 2018 avait été fixé à 45.000 voitures dont 5 000 voitures populaires, contre 60 000 en 2017.

Debache a estimé que la réduction du quota d'importation de voitures, outre le relèvement des taxes et impôts et la poursuite de la dépréciation du dinar face aux monnaies étrangères ont causé le renchérissement des voitures et la régression des ventes en raison de la détérioration du pouvoir d'achat.

Il a ajouté que les importateurs de voitures souffrent de la chute de leurs chiffres d'affaires et de leurs bénéfices. Il a exprimé son inquiétude quant à l'augmentation du taux d'imposition sur les importateurs de voitures de 25 à 35%.

Il a, en outre, affirmé qu'il proposera à la Commission l'élaboration d'un cadre juridique pour l'importation de voitures électriques pour réduire le déficit énergétique du pays et limiter les émissions de gaz à effet de serre.

La Chambre proposera également l'assouplissement des conditions afin d'élargir la base des bénéficiaires des voitures populaires et la baisse des droits et taxes sur cette catégorie ▀



Vétusté du parc automobile Pour un plan national de l'automobile

Entretien conduit par Amel Belhadj Ali

Des pans entiers de l'économie nationale dépendent aujourd'hui et plus que jamais des réserves en devises mises à mal par l'absence d'une croissance économique notable. Conséquence? Une dépréciation du dinar, l'inflation et la cherté des produits de consommation courante. Les acteurs économiques les plus touchés par la crise sont, entre autres, les concessionnaires automobiles.

«La rationalisation des importations s'impose dans un pays traversant une conjoncture économique délicate. Il n'empêche, les voitures populaires sont privilégiées au vu des incitations fiscales», affirme Fathi Bdour, directeur chargé du développement du commerce extérieur au ministère du Commerce.



WMC : *Le ministère du Commerce envisage-t-il un changement dans sa politique de régulation du marché de l'automobile...?*

Fathi Bdour : Les activités d'importation et de distribution du matériel roulant en Tunisie sont soumises aux dispositions du cahier des charges en vigueur.

Dans le contexte actuel caractérisé par une conjoncture économique difficile touchant particulièrement le commerce extérieur, la politique de rationalisation des importations de tous les produits mis à la consommation y compris le secteur automobile restera valable comme l'une des solutions envisageables pour remédier à cette situation.

Avec la flambée du coût des véhicules sous l'effet de la chute du cours du dinar, de l'augmentation des droits et taxes, des difficultés et du coût de financement, le ministère compte-t-il apporter des changements dans sa politique de régulation par les quotas, sachant qu'en 2018 les immatriculations de voitures particulières ont chuté de près de 25%?

À court terme, la priorité est de faire face au déficit commercial qui s'est creusé pour atteindre des niveaux préoccupants. Cette situation difficile de la balance commerciale est la cause principale de la chute du dinar et donc de l'augmentation des prix des produits importés : c'est un cercle vicieux.

Plusieurs actions ont été entreprises par l'Etat pour corriger et atténuer l'augmentation du coût des automobiles. Je cite par exemple la réduction exceptionnelle de la pression fiscale sur les voitures populaires depuis début 2019 dans le cadre de l'application de la loi n° 8 du 22 janvier 2019, relative au régime fiscal préférentiel concernant les voitures de tourisme, dont la puissance ne dépasse pas 4 CV.

La liste des bénéficiaires de la voiture populaire a été élargie pour concerner les personnes dont le revenu mensuel net ne dépasse pas 10 fois le Salaire minimum interprofessionnel garanti (environ 3 780 dinars/mois) et pour le revenu cumulé du couple 1 fois et demi ce montant.



Camionnettes :

54 %

Des véhicules utilitaires
Immatriculés en 2018
Ont été fabriqués
localement



La rationalisation des importations s'impose dans un pays traversant une conjoncture économique délicate. Il n'empêche, les voitures populaires sont privilégiées au vu des incitations fiscales

il faut le voir pour le croire.

Nouveau Hyundai tucson.



 **HYUNDAI**

47% du parc automobile à plus de 15 ans d'âge, ce qui impacte considérablement la consommation de pièces de rechange importées, la consommation du carburant compensé, sans compter ses conséquences sur l'environnement (vs l'engagement de la Tunisie COP21), d'où l'urgence d'une politique de renouvellement. Quelles actions à court ou moyen terme ?

Je pense ici que vous faites la comparaison avec des pays producteurs d'automobile. Mais il n'empêche, il faut réfléchir sérieusement à la vétusté du parc automobile. C'est une question importante qui devrait être discutée dans le cadre d'une stratégie nationale impliquant les ministères de Transport, de l'Industrie et du Commerce, ainsi que les professionnels.



La question de la vétusté du parc automobile devrait être discutée dans le cadre d'une stratégie nationale impliquant les ministères du Transport, de l'Industrie, du Commerce et les professionnels du secteur

Reste à signaler à mon avis que le renouvellement du parc n'est pas systématiquement tributaire de l'importation directe des automobiles. Il

faut penser sérieusement à s'approvisionner sur le marché local et créer un minimum de valeur ajoutée à travers le montage local.

D'ailleurs, pourquoi ne pas oser une véritable industrie du matériel roulant qui permettrait au pays, d'une part, de s'engager dans une intégration réelle de la chaîne de valeur, et, d'autre part, de diminuer l'importation de véhicules et réduirait ainsi la sortie des devises.

L'Etat doit encourager les concessionnaires et les autres investisseurs à investir dans les chaînes de valeurs de l'automobile. L'expérience des pickups fabriqués en Tunisie devrait être encouragée et suivie.

Le ministère du Commerce avait annoncé fin 2017 l'importation de voitures fabriquées en Algérie contre des exportations de pièces et des composants automobiles fabriqués en Tunisie. Qu'en est-il de cet accord ?

Le ministère ne peut pas exiger une provenance ou une origine bien déterminée des automobiles, ni aussi une forme quelconque d'échange commercial. Les conditions d'importation du matériel roulant sont déterminées par le cahier des charges en vigueur qui définit toutes les conditions pour accéder au marché tunisien dont essentiellement l'homologation technique des voitures et des SUV.

Dans le secteur de l'automobile on parle de difficultés d'attribution et de renouvellement d'agrèments de distribution. Qu'en est-il au juste et quelle est la position du ministère.

L'agrément de distribution du matériel roulant est régi par un cahier des charges. Donc il s'agit bien d'une acti-



Le projet de voitures électriques est important pour le marché tunisien, mais il faut tout d'abord se préparer sur le plan réglementaire et adapter nos infrastructures

tivité libre. La révision des conditions de renouvellement a été sollicitée par les concessionnaires depuis des années. Le ministère a réagi à cette demande et, depuis 2016, le renouvellement des agréments est devenu triennal au lieu d'annuel.

On parle de plus en plus de l'introduction sur le marché tunisien de voitures électriques, quel est le plan d'action du ministère ?

Le projet de voitures électriques est important pour le marché tunisien, mais il faut tout d'abord se préparer sur le plan réglementaire et adapter nos infrastructures à un parc automobile électrique pour mener à bien un tel projet aussi important. Aussi bien les concessionnaires que l'administration sont concernés et responsables du succès d'une telle évolution du marché automobile dans notre pays.

À mon avis, ce secteur se développera, particulièrement à travers le montage local, mais il faut laisser du temps au temps ■

Immatriculations 2018

ALERTE ROUGE pour la concession automobile

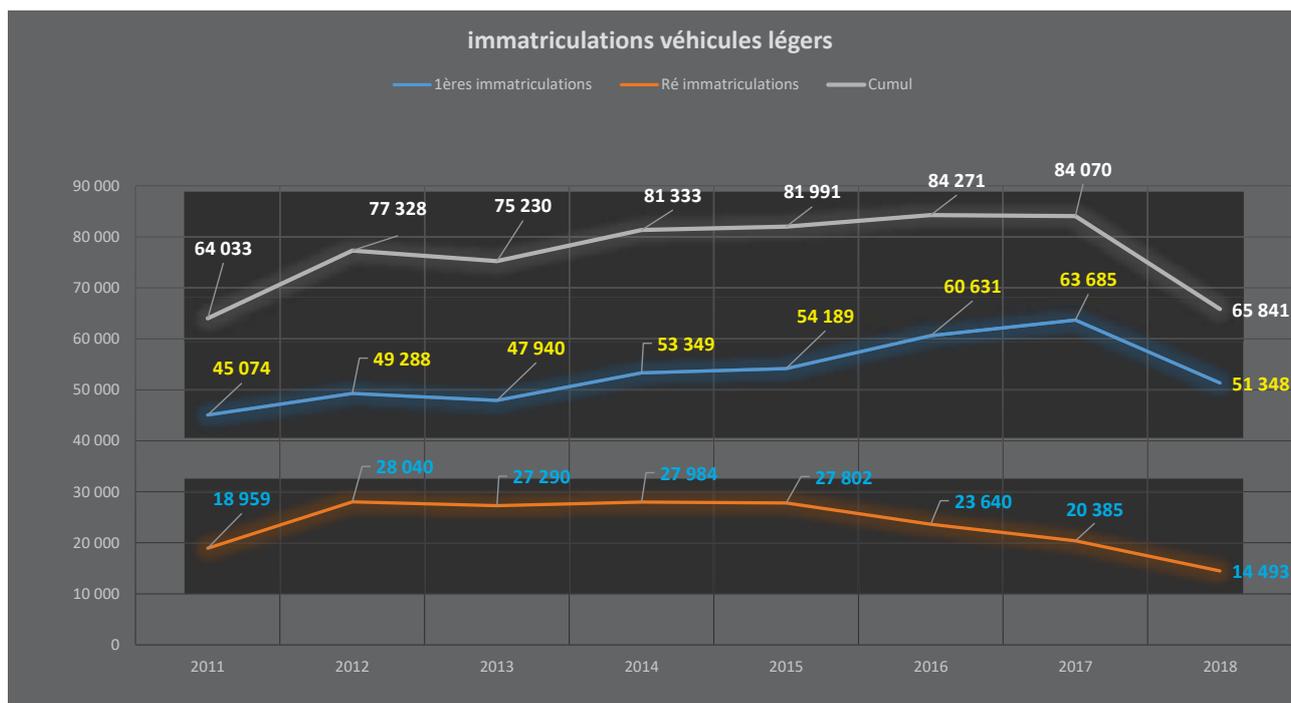
Les concessionnaires ont connu une situation critique en 2018, les nouvelles immatriculations ont chuté pour l'ensemble des catégories de véhicules de 18,32% (chiffres ATTT). Les voitures particulières ont été les plus touchées avec une baisse de près de 25%, suivies par les véhicules utilitaires (-14%).

Ibrahim Debache, président de Chambre syndicale des concessionnaires automobiles a expliqué la baisse des ventes par la hausse vertigineuse des prix des voitures, due à la dépréciation du dinar, amplifiée par l'augmentation des droits et taxes à l'importation, à laquelle il faut ajouter les coûts et les difficultés de financement.

Pour l'année 2019, il faut s'attendre, en plus des restrictions quantitatives imposées par les services du ministère du Commerce et de la dépréciation du dinar, à la hausse de l'IS prévue par la loi des finances.

Pour la chambre, ce contexte défavorable constitue une entrave pour les concessionnaires appelés à se préparer aux enjeux futurs du secteur automobiles dans le monde avec les nouvelles normes internationales d'homologation (WLPT), la montée de la voiture électrique et les normes de dépollution "zéro émission".

Les concessionnaires réclament la stabilisation des quotas, l'adoption d'un quota minimum pour les nouveaux opérateurs et la redistribution au cours du 4e trimestre des quotas non réalisés par les concessionnaires ■



Flambée des prix des voitures

Le consommateur a perdu sa liberté de choisir



Ibrahim Debache, président de la Chambre syndicale nationale des Concessionnaires et des Constructeurs automobiles assure que le bilan de la concession automobile est difficile du côté du concessionnaire et du côté de l'Etat. Et ce pour plusieurs raisons. Analyse dans l'article ci-après.



La Tunisie a vu l'émergence de champions nationaux et internationaux dans le secteur de l'industrie des composants automobile

« D'abord, sous l'angle du consommateur. Vous avez cité les augmentations des droits de douane et de taxes, la chute du cours du dinar, la pression fiscale, l'augmentation des taux d'intérêts et de l'impôt, la restriction des importations... Tous ces éléments ont contribué à l'augmentation du prix d'accès à l'acquisition d'un véhicule neuf pour la classe moyenne qui est devenue quasi impossible ».

M. Debache poursuit en disant que même les acquis qu'on a eus dans les années 90, au cours desquelles la classe moyenne avait les moyens d'acquérir un véhicule neuf, on les a perdus aujourd'hui.

Avant de proposer quelques pistes de solution, Ibrahim Debache rappelle que, concernant le volet de la distribution, pendant cette période (1990-2010, on a assisté à l'augmentation de la demande et du parc automobile, à la diversification de la demande, même si on reste majoritairement sur les petites cylindrés...), avec toutes les contraintes qu'on vient de citer. Tous ces éléments mis bout à bout font que « la liberté de choix du consommateur est en train de disparaître ».

Du côté de la distribution, M. Debache souligne que le secteur s'est professionnalisé au cours des 20 dernières années, avec des investissements conséquents réalisés par la majorité des acteurs du circuit de la distribution automobile (vente, services et services après-vente). Mais « cette professionnalisation avait pour objectif de répondre aux attentes des consommateurs, de plus en plus exigeants... Là également nous sommes en train de perdre ces acquis lesquels sont remis en question ».

Sur la démarche des autorités pour

la régulation du marché, le Président de la chambre souligne que « le système de régulation avait un sens macroéconomique dans une coopération industrielle internationale qui consistait à ce que, pour qu'un constructeur puisse importer un véhicule en Tunisie, il fallait en compensation qu'il développe l'industrie mécanique et électrique qui permettait, à travers des équipements, d'exporter les composants automobiles, avec d'ailleurs un bilan très positif, puisqu'aujourd'hui la Tunisie s'est dotée d'un secteur industriel automobile qui représente près de 8% de son PIB, la réussite de cette activité a servi de base pour le développement de l'industrie aéronautique ».

Et Ibrahim Debache de poursuivre : « On a développé un savoir-faire et on a pu avoir un transfert technologique qui nous a permis de créer – mais on ne le dit pas assez – même des champions nationaux qui sont devenus des acteurs internationaux dans le secteur de l'industrie des composants automobile ».

Maintenant est-ce qu'on veut préserver ces acquis, si oui vers quoi on veut aller ? la solution est-elle d'avoir un marché soi-disant « régulé », « sous contrôle » sous prétexte de déficit de la balance commerciale et budgétaire, de manque de devises ? Ne faudrait-il pas libérer ce marché pour que le consommateur, en bout de chaîne, puisse s'y retrouver en ayant une meilleure compétitivité donc une meilleure concurrence ?

Le président de la Chambre des concessionnaires pense même que l'Etat, dans l'état actuel des choses, n'est pas gagnant... à force d'avoir mis des barrières partout (administratives, douanières ou autres)...

« A mon avis, il est urgent de définir un nouveau business-model où on va veiller à défendre les intérêts des consommateurs, mais aussi garantir la rentabilité les revenus des distributeurs et des professionnels », propose M. Debache.

Vétusté du parc automobile...

Au sujet de la question du vieillissement du parc automobile en Tunisie et ses conséquences, Ibrahim Debache, insisté sur les conséquences dramatiques en termes de sécurité routière, au niveau de leurs effets négatifs sur nos déficits macroéconomiques. On sait bien qu'une bonne partie du déficit de la balance commerciale de la Tunisie provient de l'énergie

Troisième conséquence du vieillissement du parc auto tunisien est environnementale. « Il est vrai que la Tunisie se veut aujourd'hui une partie intégrante du sujet des changements climatiques (COP21, 22...), mais est-ce qu'en réalité on est en train d'agir en conséquence ? », s'interroge M. Debache.

Il insiste également sur les risques des solutions à court terme, comme de permettre à des sociétés de transport en commun ou de location d'importer des véhicules d'occasion avec des conséquences en matière de sécurité, de coût énergétique, de maintenance et écologique.

Si on veut tirer bénéfice des avancées technologiques qui permettent une meilleure efficacité et efficacité, c'est-à-dire une consommation plus basse de l'énergie avec une pollution moindre, il faut les acquérir. « Or, aujourd'hui la qualité des carburants distribués en Tunisie ne nous permet pas de nous mettre au

diapason de ce qui se passe au niveau international, notamment en termes de norme de dépollution (en Europe on est déjà sur la norme euro6, alors que la Tunisie importe encore de véhicule aux normes euro3 ou 4...) », regrette Ibrahim Debache.

Il est urgent d'envisager des solutions pour renouveler le parc auto tunisien, en commençant par celui du transport en commun et pour les grands rouleurs, gros consommateurs (taxis, agences de location...).

Le marché de l'occasion...

Les concessionnaires souhaitent, depuis longtemps, intégrer l'activité de l'occasion officielle comme c'est le cas un peu partout dans le monde, en nous adossant sur les standards définis par les constructeurs, plusieurs concessionnaires ont déjà démarré l'activité de reprise et de la revente des véhicules d'occasion, et ce dans l'objectif de permettre à ceux n'ayant pas les moyens d'accéder à un véhicule neuf d'avoir quand même un véhicule d'occasion avec une garantie constructeur et concessionnaire ; chose que ne peuvent pas garantir les ventes de particulier à particulier voire les ventes à travers les réseaux parallèles.

Reste que sur la plan réglementaire des évolutions sont nécessaires, notamment dans les cas de reprises auprès des sociétés, la loi exigeant que la TVA doit être appliquée à l'achat et à la vente.

QUOTAS 2018 :



45.214

35.466

Quotas 2018

3.000

Voitures populaires

270

Voitures mixtes

6.478

Véhicules utilitaires

(-10 % par rapport aux quotas 2017)



+250 %

D'augmentation du parc automobile entre 1990 et 2010

+50 %

D'augmentation entre 2010 et 2018



La qualité des carburants distribués en Tunisie ne nous permet pas de nous mettre au diapason de ce qui se passe au niveau international, notamment en termes de norme de dépollution (en Europe on est déjà sur la norme euro6, alors que la Tunisie importe encore de véhicule aux normes euro 3 ou 4...)



+ de 45 %
De taux d'intégration pour qu'un véhicule fabriqué localement soit considéré comme tunisien.



Véhicules électriques

L'adoption de cette technologie se renforce dans le monde. 1 véhicule sur 4 sera électrique en 2022 et l'électrification complète du parc pourrait avoir lieu des 2027.

« Ceci dit, même avec les particuliers, l'opération reste actuellement marginale et très modeste ; ça n'a pas encore vraiment décollé. Cependant, il arrivera un moment où le consommateur trouvera un réel intérêt d'acheter auprès du réseau officiel des concessionnaires », estime M. Debache.

Montage de véhicules en Tunisie...

Aujourd'hui un véhicule utilitaire sur deux est fabriqué localement, avec des taux d'intégration qui varie selon les constructeurs. Le taux d'intégration des pick-up Isuzu, fabriqués en Tunisie depuis plus de 30 ans, dépasse les 40%.

C'est vrai qu'on a vu ces dernières années un certain nombre de concessionnaires se lancer dans ce segment, notamment du fait que la réglementation impose pour les véhicules inférieurs à 3,5 tonnes que le montage se fasse localement. Avec des expériences plus ou moins réussies. Sauf que si l'on veut transposer ce modèle aux véhicules particuliers, il faudra noter qu'il s'agit là d'un autre segment où il y a beaucoup plus de technologies – aujourd'hui on parle de plus en plus de technologies embarquées-, de complexité de productions différentes, souligne M. Debache.

D'autre part, comme je l'ai dit tout à l'heure, il faut que le taux d'intégration soit conséquent pour pouvoir dégager une certaine rentabilité, chose peu évidente pour les voitures particulières.

Tout ceci pour dire qu'il est difficile de transposer ce qui a été fait – et qui a marché - pour les véhicules utilitaires (essentiellement pickups), aux voitures particulières.

Voitures hybrides, électriques...

Pour aborder la question de la voiture hybride ou électrique, le président de la Chambre des concessionnaires a tenu à nous faire part deux notions en vogue aujourd'hui dans le secteur du

WLTP

La procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (en anglais World-wide harmonized Light vehicles Test Procedures, ou WLTP) est une norme d'essais d'homologation des véhicules qui permet de mesurer la consommation de carburant, l'autonomie électrique et les rejets de CO2 et de polluants.

Le WLTP est entré en application en Europe en septembre 2017 pour les nouveaux modèles et en septembre 2018 pour tous les véhicules neufs, en remplacement du nouveau cycle européen de conduite (NEDC), datant de 1973 et mis à jour en 1996. Les résultats WLTP seront affichés par les constructeurs à partir du 1er janvier 2019 (1er janvier 2020 pour les utilitaires).

transport : mobilité et usage.

« D'abord, aujourd'hui on parle de transport, mais surtout de mobilité, car le citoyen qui se déplace, quel que soit le moyen de transport qu'il utilise, c'est une mobilité liée à un désir de liberté. Pourquoi avoir une voiture, c'est pour pouvoir se déplacer d'un point A à un point B, quand on veut, comme on veut et avec qui on veut ».

La notion de mobilité étant importante pour le citoyen, la question qui demeure est de savoir si aujourd'hui on est en train de lui assurer cette mobilité pour aller à son lieu de travail, amener ses enfants à l'école, ou réaliser un certain nombre de loisirs.

Avec l'avènement de nouvelles technologies, notamment la voiture électrique, la Tunisie a une opportunité pour se projeter dans un nouveau mode de consommation, de transport, de nouvel usage.

Que ce soit d'un point de vue industriel, économique ou par rapport aux questions soulevées concer-



TUNISIE
LEASING & FACTORING

PLUS PROCHES,
POUR ALLER PLUS LOIN

TLF Auto



FINANCEZ L'ACHAT DE VOS VÉHICULES
NEUFS OU D'OCCASION

POUR TOUT RENSEIGNEMENT

31 305 805

www.tlf.com.tn



Les expériences du montage des voitures particulières dans plusieurs pays montre qu'il est difficile quel que soit le degré d'intégration, d'être compétitif par rapport aux véhicules fabriqués par les constructeurs automobiles

nant les déficits macroéconomique, énergétique, problème de pollution, problème de vétusté du parc, la solution réside dans cette voie technologique...

Que proposez-vous aux autorités... ?

D'abord, un cadre réglementaire exhaustif et complet qui permette de se positionner sur ces nouvelles technologies afin de pouvoir importer des véhicules (hybrides, électriques). Beaucoup a été fait dans ce domaine, il va falloir aller plus loin pour pouvoir institutionnaliser la possibilité d'importer la voiture électrique, souligne Ibrahim Debache.

A ce titre-là, il y a des choses qui sont en train d'être mises en place sous la tutelle du ministère de l'Industrie et de l'Énergie, avec comme pilote l'ANME (Agence nationale de maîtrise de l'énergie), laquelle est en train de constituer une task force

et à laquelle les concessionnaires ont adhéré à travers la constitution d'une commission représentant l'ensemble de la profession (concessionnaires et fabricants de véhicules automobiles parce que les deux sont concernés), explique le président de la Chambre.

Debache estime qu'il y a une opportunité à saisir qui pourrait être un enjeu important à la fois pour la maîtrise de l'énergie et pour juguler les déficits économiques du pays.

Il n'y a pas autant de problèmes qu'on pourrait l'imaginer, il reste des ajustements à faire du point de vue fiscal (calcul de puissance administrative, nombre de chevaux fiscaux, application de droits et taxes...). Ce projet national pourrait être une véritable opportunité à la fois industriel, écologique et économique ■



Les immanquables Audi



Audi Vorsprung durch Technik

Des importations sous haute pression

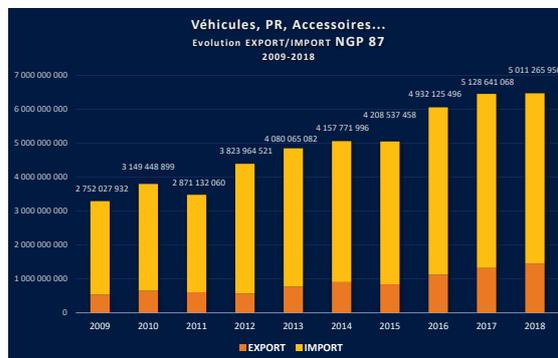


La valeur du total des importations annuelles des produits NGP 87 (Voitures automobiles, véhicules utilitaires, pièces et accessoires), en dinar est restée relativement stable au cours des trois dernières années, à 5 milliards de dinars.

En tenant compte de la chute du cours du dinar, la valeur réelle des importations a suivi une tendance à la baisse d'une année à l'autre. Ainsi, les importations de l'année 2018 ramenées au cours de change de 2014 aboutissent à un chiffre d'importations inférieur à celui réalisé au cours de l'année 2014.

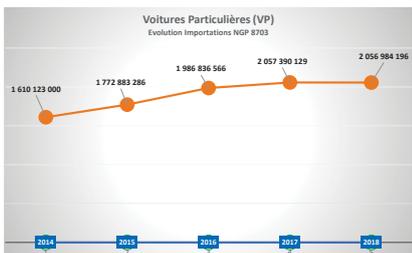
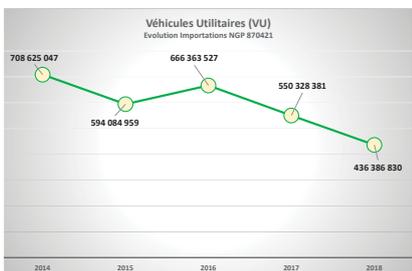
Cette baisse des importations s'explique par l'évolution du cours du dinar, notamment par rapport à l'euro, de 48% au cours de la période 2014-2018 (l'euro est passé de 2,2878 en décembre 2014 à 3,3846 en décembre 2018).

NGP 87
VOITURES AUTOMOBILES, TRACTEURS, CYCLES ET AUTRES VEHICULES TERRESTRES, LEURS PARTIES ET ACCESSOIRES



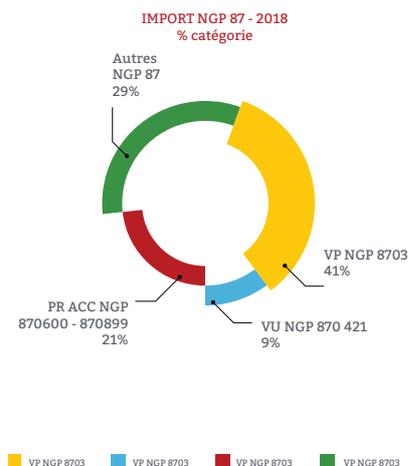
Sous l'effet de l'évolution de l'activité du montage en Tunisie des véhicules utilitaires (camionnettes NGP 870421), les importations en dinar se sont orientées à la baisse au cours de cette période, passant de 708 millions de dinars en 2014 à 436 millions de dinars en 2018. Il faut noter qu'en 2018, 54% des nouvelles immatriculations de véhicules de cette catégorie ont été produites localement.

IMPORT NGP 87 -2018		
TOTAL IMPORT	5 011 265 950	8,35%
VP NGP 8703	2 056 984 196	3,43%
VU NGP 870 421	436 386 830	0,73%
PR ACC NGP 870600 - 870899	1 046 845 506	1,74%
Autres NGP 87	1 471 049 418	2,45%



Le total des importations du NGP 87 ont représenté 8,35% du total des importations 2018 (60 milliards de dinars), les voitures particulières (41% du NGP 87) représentent 3,43%, les pièces de rechange, parties et accessoires, y compris les parties et composants destinés à l'industrie du montage 1,74%.

Dans le même temps, les exportations de cette catégorie (NGP 87) se sont élevées en 2018 à près de 1,5 milliard de dinars, représentant 29% des importations de l'année, sachant que ces exportations ne tiennent pas compte des exportations de l'industrie des composants automobile de 6,7 milliards de dinars (chiffre 2017).

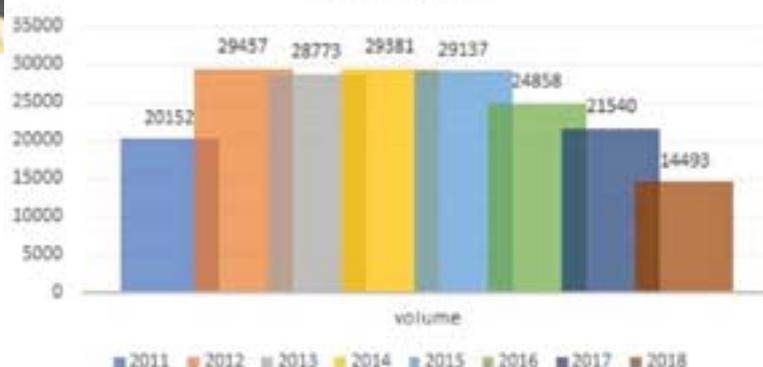


Marché parallèle

sous l'effet des nouvelles dispositions FCR

Après la mise en application des nouvelles dispositions relatives au régime FCR en 2018, notamment l'interdiction de la cession du véhicule importé dans le cadre de ce régime pendant une année, le marché de la ré-immatriculation automobile, dit marché parallèle, a connu une baisse importante de ses ventes.

Evolution des réimmatriculations - Marché parallèle 2011 - 2018



Baisse de plus de 32% au cours de 2018, année de la mise en application de l'interdiction de cession d'une année.

Au premier trimestre 2019, le marché parallèle connaît une nouvelle baisse de 34%, passant de 4022 unités vendues en 2018 à seulement 2662.

Le marché reste essentiellement actif sur les grosses cylindrées. Ainsi, au cours du 1er trimestre 2019, le marché parallèle (ré-immatriculation) a enregistré sur la marque Mercedes l'immatriculation de 217 unités contre 88 unités seulement chez le concessionnaire officiel ; sur la marque BMW, c'est 94 unités vendues contre 91 unités sur le marché officiel ; sur la marque Volkswagen, le concessionnaire officiel a vendu un nombre de véhicules légèrement supérieur au marché parallèle 441 unités contre 426.

Sur des voitures de luxe, le marché parallèle arrive à vendre plus d'unités que le marché officiel. Ainsi et pour la marque Porsche, 12 unités ont été vendues sur ce marché contre 10 unités par le concessionnaire officiel

immatriculations Véhicules Légers - Concessionnaires / Marché parallèle

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1ères immatriculations	45 074	49 288	47 940	53 349	54 189	60 631	63 685	51 348
Part %	70,40%	63,70%	63,70%	65,60%	66,10%	71,90%	75,80%	78,00%
Evolution %		9,30%	-2,70%	11,30%	1,60%	11,90%	5,00%	-19,40%
Ré immatriculations	18 959	28 040	27 290	27 984	27 802	23 640	20 385	14 493
Part %	29,60%	36,30%	36,30%	34,40%	33,90%	28,10%	24,20%	22,00%
Evolution %		47,90%	-2,70%	2,50%	-0,70%	-15,00%	-13,80%	-28,90%
Cumul	64 033	77 328	75 230	81 333	81 991	84 271	84 070	65 841
		20,76%	-2,71%	8,11%	0,81%	2,78%	-0,24%	-21,68%

Immatriculations RS

10.000 véhicules par an

En dépit des nouvelles dispositions du décret n°236 du 13 mars 2018 imposant aux Tunisiens résidents à l'étranger, l'obligation d'incessibilité des véhicules importés en franchise des droits et taxes pendant une année, le nombre total des nouvelles immatriculations en « RS » n'a pas baissé. Au contraire, il a connu une progression de 26% en comparaison avec les entrées de l'année 2017.

Les voitures particulières immatriculées en RS ont connu, en 2018, la plus forte progression, passant de 6.229 unités en 2017 à 8.146 unités importées en 2018,

La structure des immatriculations par genre reste conforme au parc automobile et à la répartition des nouvelles immatriculations. Ainsi, 85% du total des immatriculations en RS concernent les voitures particulières et les camionnettes ▀



63%

Des véhicules immatriculés en RS sont des voitures particulières

GENRE	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL	% Total
VOITURE PARTICULIERE	6 385	6 422	6 169	6 229	8 146	33 351	63,26%
VOITURE MIXTE	763	756	711	631	798	3 659	6,94%
CAMIONNETTE	2 824	2 523	2 232	1 850	2 313	11 742	22,27%
AUTRES	905	905	827	710	622	3 969	7,53%
	10 877	10 606	9 939	9 420	11 879	52 721	100%



Evolution des immatriculations en RS (FCR...)

2014-2018

GENRE	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL	Part. % 2018
VOITURE PARTICULIERE	6 385	6 422	6 169	6 229	8 146	33 351	68,57%
VOITURE MIXTE	763	756	711	631	798	3 659	6,72%
CAMIONNETTE	2 824	2 523	2 232	1 850	2 313	11 742	19,47%
ENGIN DE TRAVAUX PUBLIQUES	60	71	74	47	40	292	0,34%
CAMION	229	215	129	315	122	1 010	1,03%
VEHICULE INTERVENTION URGENTE	8	54	218	38	16	334	0,13%
TRACTEUR ROUTIER	111	101	38	29	26	305	0,22%
TRACTEUR AGRICOLE	210	212	74	26	9	531	0,08%
TCP : bus	103	76	115	103	110	507	0,93%
ENGIN SPECIAL	58	49	55	38	14	214	0,12%
APPAREIL AGRICOLE	37	30	29	62	61	219	0,51%
MOTOCYCLETTE	6	10	16	10	157	199	1,32%
MICROBUS			3	1	2	6	0,02%
VELOMOTEUR	1	1				2	0,00%
VEHICULE TRES SPECIAL	3	4	15	1		23	0,00%
VEHICULE BLINDE					3	3	0,03%
TRICYCLE			1			1	0,00%
REMORQUE AGRICOLE		1				1	0,00%
REMORQUE	7	4	6	2	19	38	0,16%
QUADRICYCLE		2	2	3	10	17	0,08%
SEMI-REMORQUE AGRICOLE	4	3	4	1	2	14	0,02%
SEMI-REMORQUE	68	72	48	34	31	253	0,26%
TOTAL :	10 877	10 606	9 939	9 420	11 879	52 721	

DES SENSATIONS
UNIQUES
À PORTÉE DE
MAINS



ALFA ROMEO
GIULIETTA ET MITO
OFFRES EXCEPTIONNELLES
DISPONIBLES CHEZ ITALCAR



Alfa Romeo



ALFA ROMEO TUNISIE



31 363 250

ITALCAR

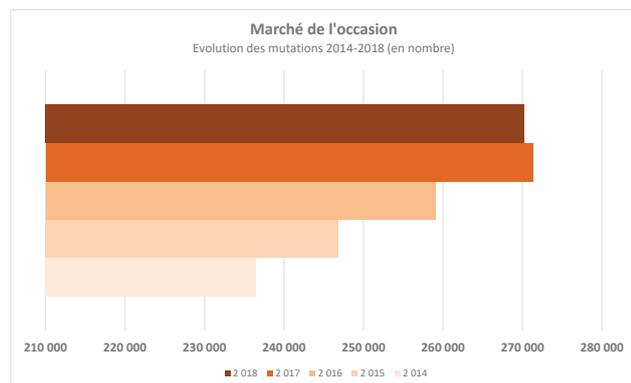
Représentation des véhicules de transport

Flambée des prix de l'occasion

En 2012, selon les chiffres de l'Agence technique des transports terrestres (ATTT), le nombre des mutations a connu une importante progression de 20%, avec une relative stabilisation en 2013 et 2014.

Le marché de l'occasion a repris une tendance à la hausse de 5% par an, pour se stabiliser en 2017 et 2018 à 270.000 véhicules.

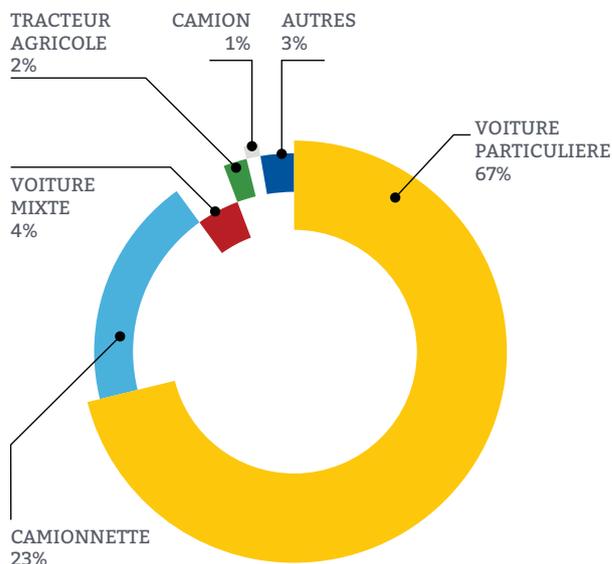
Sur les 5 dernières années, le nombre total des mutations enregistrées a atteint le chiffre de 1,28 million d'unités, soit plus de 50% du parc automobile.



Les 2/3 des ventes concernent les voitures particulières, suivies par les camionnettes (23%), soit pour ces deux types de véhicules un total de 90% du total des opérations réalisées sur le marché de l'occasion.

Flambée des prix de l'occasion constatée par notre journaliste au cours d'un reportage à Ben Arous, sous l'effet de l'importante augmentation des prix des véhicules neufs (avec la chute du dinar et l'augmentation des droits et taxes).

Marché de l'occasion % par Genre - Total 2014-2018



205 vendue à 8-9 mille dinars (alors qu'elle était cotée à 4-5 mille dinars), soit le double de sa cotation habituelle, ou une 106 vendue à 12 mille dinars.



Les intermédiaires du marché de l'occasion estiment la hausse moyenne des prix à 50% sur la période 2016-2018.

GENRE	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	TOTAL	Part. % Total
VOITURE PARTICULIERE	155 976	164 172	176 544	184 676	177 074	858 442	66,87%
CAMIONNETTE	57 440	59 078	58 008	59 774	63 979	298 279	23,23%
VOITURE MIXTE	8 971	8 489	8 677	9 470	10 058	45 665	3,56%
TRACTEUR AGRICOLE	4 088	4 452	4 139	4 620	6 339	23 638	1,84%
CAMION	2 962	2 804	2 883	3 237	3 138	15 024	1,17%
AUTRES	6 999	7 833	8 789	9 516	9 615	42 752	3,33%
TOTAL :	236 436	246 828	259 040	271 293	270 203	1 283 800	100,00%

Evolution du marché des Mutations

(marché de l'occasion 2014-2018)

VOTRE
VOITURE
NOUS
INTÉRESSE.

NOUS
LA REPRENONS
QUELLE QU'EN SOIT
LA MARQUE.

GENRE	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	TOTAL	Part.% 2018
VOITURE PARTICULIERE	155 976	164 172	176 544	184 676	177 074	858 442	65,53%
CAMIONNETTE	57 440	59 078	58 008	59 774	63 979	298 279	23,68%
VOITURE MIXTE	8 971	8 489	8 677	9 470	10 058	45 665	3,72%
TRACTEUR AGRICOLE	4 088	4 452	4 139	4 620	6 339	23 638	2,35%
CAMION	2 962	2 804	2 883	3 237	3 138	15 024	1,16%
SEMI-REMORQUE	1 713	1 896	2 012	2 133	2 011	9 765	0,74%
TRACTEUR ROUTIER	1 756	1 830	1 971	2 079	1 904	9 540	0,70%
ENGIN DE TRAVAUX PUBLIQUES	838	969	1 199	1 228	1 327	5 561	0,49%
MOTOCYCLETTE	451	573	768	1 023	1 191	4 006	0,44%
ENGIN SPECIAL	450	594	749	737	876	3 406	0,32%
SEMI-REMORQUE AGRICOLE	543	641	655	655	676	3 170	0,25%
TCP : bus	374	393	419	498	442	2 126	0,16%
VEHICULE TRES SPECIAL	348	366	370	432	361	1 877	0,13%
QUADRICYCLE	56	162	216	211	219	864	0,08%
VELOMOTEUR	165	133	129	144	214	785	0,08%
TRICYCLE	72	82	116	134	168	572	0,06%
APPAREIL AGRICOLE	117	87	75	105	109	493	0,04%
MOTO	69	65	55	67	58	314	0,02%
REMORQUE	24	30	32	35	38	159	0,01%
VEHICULE INTERVENTION URGENTE	20	9	22	22	12	85	0,00%
REMORQUE AGRICOLE	3	2	1	7	3	16	0,00%
MICROBUS	0	1	0	6	6	13	0,00%
TOTAL :	236 436	246 828	259 040	271 293	270 203	1 283 800	256 760
							moy/an





Voiture populaire la douche froide

Annoncée par le gouvernement Chahed, la baisse des prix des voitures populaires devrait atteindre les 5.000 dinars. L'euphorie après cette annonce n'aura pas duré longtemps.

Réagissant à cette annonce, la Chambre des concessionnaires automobiles a mis les choses au clair. Dans une déclaration, le vice-président, Monem Bousarsar, a précisé que : "la baisse des prix des voitures populaires en Tunisie ne dépassera pas 3.000 dinars pour les véhicules dont le prix est de plus de 30 mille dinars. Cette baisse n'atteindra guère 5 mille dinars..."

Et le vice-président de la Chambre d'expliquer: "en dépit de l'entrée en vigueur de la décision de suppression de 16% des taxes appliquées

sur les voitures populaires (impôt sur la consommation et TVA), dans le cadre de la loi de finances 2019, les prix de vente des voitures ne vont connaître qu'une légère baisse, d'une moyenne de 1.200 à 3.000 dinars au maximum, en raison de la dégringolade du cours du dinars face à l'euro et au dollar".

A l'Assemblée, les députés ont proposé la nécessité d'une adaptation des prix de vente des voitures populaires au pouvoir d'achat réel des citoyens de la classe moyenne et d'opter pour la mise en place d'un régime fiscal spécifique, estimant que le régime actuel (en dépit de la dernière baisse des droits et taxes) n'est pas adapté à la réalité du pouvoir d'achat de cette catégorie ■

29.000 DT

Prix moyen des voitures populaires proposés actuellement sur le marché

Des prix allant de 20 à 33,000 dinars



tekiano

200.000
Visiteurs Uniques

250.000
Visites

500.000
Pages Vues

Ciblage JEUNES
50% ont moins de 24 ans
38% ont entre 25 et 34 ans



Le Maghreb de l'automobile

Au Maroc, on pousse au renouvellement du parc, en Algérie on s'inquiète de la facture de l'industrie automobile

Au Maroc la question du renouvellement du parc automobile vieillissant pousse l'Association des importateurs à proposer l'instauration de mesures fiscales à même de permettre le renouvellement progressif du parc automobile dont la moyenne d'âge est estimée à 16 ans.

50% du parc automobile marocain à plus de 15 ans d'âge « avec tout ce que cela peut représenter en termes d'insécurité routière et de pollution », estime l'AIVAM., rappelant qu'une première mesure avait été prise en 2011 avec l'interdiction de l'importation de véhicules de plus de 5 ans.

Plusieurs autres mesures ont été lancées au Maroc afin de modifier la structure du parc automobile avec la voiture économique qui a permis ces dernières années aux couches de la population à faible revenu d'avoir accès à un moyen de transport décent, avec un taux de TVA réduit de 5%; les taxis ont bénéficié de mesures d'encouragement au renouvellement à travers la prime à la casse.

La multiplication d'offres de crédits à des taux réduits a permis de redonner un nouveau souffle au secteur de l'automobile, encourageant les automobilistes à renouveler leurs voitures.

TAUX DE MOTORISATION POUR 1000 HABITANTS VP



115



130



80



500

ÂGE MOYEN DES VOITURES PARTICULIÈRES



17 ans



16 ans



9 ans

Le taux de motorisation au Maroc est le plus faible en comparaison avec les autres pays du Maghreb, avec 80 véhicules pour 1 000 habitants contre 130 en Algérie et 115 en Tunisie (600 en Europe).

Le parc automobile compte 3,8 millions de véhicules (chiffre 2017), dont 2,6 millions de voitures particulières, soit 68% du total (60% en Tunisie).

L'Algérie comptait, à fin 2017, un parc automobile de 6,2 millions de véhicules, dont près de 50% ont plus de 20 ans d'âge. Les voitures particulières ou de tourisme représentent 64,6% du parc total, alors que les véhicules utilitaires légers représentent 19,1%. En 2017, 176 mille véhicules neufs ont été immatriculés, enregistrant une baisse de 15,7% par rapport à 2016.

Le taux de motorisation moyen est l'un des plus élevés de la région, avec 130 véhicules pour 1 000 habitants (115 en Tunisie et 80 au Maroc).

L'Algérie, qui a développé une industrie locale de montage d'automobile, avec une capacité de production estimée à plus de 300.000 unités, et des marques tels que Volkswagen, Hyundai, Fiat, Peugeot, Mercedes et Renault, commence à prendre des mesures de restriction sur les importa-

tions de collections CKD-SKD destinées au montage de véhicules de tourisme et utilitaires.

Des quotas d'importations sont entrés en application en juin 2019, avec pour objectif de réduire la facture globale d'importations, qui se sont élevés en 2018 à 3,73 milliards de dollars contre 2,2 milliards de dollars en 2017 (+70%).

Cette industrie locale automobile a permis le montage de 180.000 véhicules de tourisme en 2018 (contre 110.000 en 2017), ainsi que 4.500 véhicules industriels.

Les autorités algériennes envisagent parallèlement de ré-autoriser l'importation de véhicules d'occasion (moins de 3 ans), pour, affirment-ils, faire pression sur les prix des véhicules fabriqués localement ■

0 %
Formule LOA (location avec option d'achat) à un taux de crédit de 0% adopté au Maroc et actuellement remis en cause par les sociétés de financement



Le Maroc poursuit le développement de son industrie automobile avec l'inauguration récente d'une nouvelle usine du groupe PSA d'une capacité de production annuelle de 100.000 véhicules. L'usine a été conçue pour produire des véhicules thermiques et électriques.

Un taux d'intégration annoncé de 60% avec l'objectif de le porter à 80% à terme.

Les achats de PSA en pièces fabriquées au Maroc se sont élevés en 2018 à 700 millions d'euros, pouvant atteindre le 1 milliard d'euros en 2025.

Les véhicules électriques ne sont plus un choix, c'est devenu une obligation

Entretien conduit par A.B.A

La fin des véhicules thermiques

L'adoption des véhicules électriques se renforce dans le monde. Des chiffres récents révèlent qu'un véhicule sur 4 sera électrique en 2022 et l'électrification complète du parc pourrait avoir lieu dès 2027.

La mise en œuvre accélérée des normes de dépollution Zéro émission

- Progressivement, la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne éliminent les voitures à combustion et notamment diesel,
- L'objectif étant que celles-ci disparaissent totalement en 2040. Paris vise même 2030 pour interdire toute circulation de ces véhicules dans ses rues.



Outre leur rôle dans la préservation de l'environnement par la réduction des émissions de gaz à effet de serre, les véhicules électriques contribuent considérablement à l'atténuation de la dépendance des transports routiers aux hydrocarbures. Reste qu'elles sont beaucoup plus chères que les véhicules thermiques, ce qui freine un peu leur commercialisation dans des pays comme le nôtre.

Qu'en est-il de l'avenir de la locomotion électrique dans notre pays ? Réponses avec Fethi Hanchi, directeur de l'Utilisation rationnelle de l'énergie à l'ANME.

WMC : Le monde s'oriente de plus en plus vers les énergies propres avec le transport hybride ou tout électrique, qu'en est-il de la Tunisie ?

Fethi Hanchi : Les véhicules électriques en Tunisie ne sont plus un choix, ils sont une nécessité. Nous avons d'ores et déjà mis en place une feuille de route pour promouvoir la mobilité électrique tous véhicules confondus, qu'il s'agisse de voitures, de scooters ou de bus. Tous les fabricants internationaux ont programmé l'élimination progressive des véhicules thermiques conventionnels. Nombreux sont parmi eux qui s'alignent derrière le moteur électrique à batterie, clairement positionné comme une des technologies du futur.

La pression de l'opinion publique européenne pour la création de zones propres (zéro émission) a eu pour conséquence une large métamorphose du tissu industriel automobile. Le véhicule électrique s'impose comme une solution stratégique et grâce à une gestion intelligente d'une énergie propre, nous pourrions nous-

mêmes développer les transports propres.

Précisons que l'Union européenne a fixé un objectif de réduction de 40 % des émissions de CO2 d'ici 2030 et c'est le principal marché de la Tunisie pour ce qui est des composants automobiles.

Ce que nous ambitionnons pour notre pays est qu'il se positionne dans ces nouvelles orientations et pas seulement en tant que marché consommateur mais surtout en tant que fabricant et fournisseur de composants en direction de l'Europe et pourquoi pas d'autres marchés.



les coûts et les impacts du véhicule électrique se trouvent majoritairement à la fabrication, alors que les coûts et les impacts du véhicule thermique se trouvent majoritairement à l'usage

Comment comptez-vous y arriver ?

La première décision à prendre est celle de constituer une Task force composée des concernés directement par cette problématique. Je cite les départements du Transport, des Finances, du Commerce, de l'Industrie ainsi que les institutions sous tutelle telles la STEG et la SNDP. La Task Force doit comprendre également l'UTICA à travers la Chambre des concessionnaires et des fabricants automobiles.

N'oubliez pas que nous avons des fabricants nationaux comme Wallys et nous ambitionnons d'en avoir d'autres et d'attirer des constructeurs automobiles internationaux.

La Task force doit élaborer rapidement une stratégie et un plan d'action opéra-



Plan d'introduction des véhicules hybrides et électriques

70.000
Véhicules entre 2019-2025

50.000
Électriques

20.000
hybrides

tionnel pour faire de la Tunisie un site de référence en matière de fabrication de composants automobiles pour les voitures électriques.

Pour rappel, le nombre des composants destinés à un véhicule à moteur thermique est de loin plus élevé, 2700, que ceux nécessaires à la voiture électrique exigeant uniquement 200 composants. Le rendement mécanique d'un moteur à combustion thermique varie entre 35 % (essence) et 40 % (diesel), celui d'un moteur électrique atteint les 90 %. Les seules pertes que les experts relèvent sont liées aux frottements, c'est vous dire ! Cela ne signifie pas que dans le contexte actuel de notre pays, c'est l'idéal car derrière l'expansion de l'usage des voitures électriques, il y a toute une logistique à

mettre en œuvre.

Quels sont les obstacles qui bloquent l'introduction des véhicules électriques dans notre pays ?

Le cadre réglementaire et le cadre fiscal. Pour le premier, il va falloir faire adopter un projet de loi par l'ARP, alors que pour le deuxième, cela dépend du ministère des Finances. D'où l'importance de la constitution d'une Task Force qui réunit acteurs publics et privés.

La Tunisie doit disposer d'un cadre procédural pour l'importation des véhicules électriques relativement chers par rapport aux véhicules thermiques et surtaxés. Le problème ne se pose pas en termes de réglementations douanières mais plutôt au niveau du régime de puissance fiscale et des avantages fiscaux. Je pense que nous ne sommes pas loin d'une loi ou d'un cadre réglementaire pour régir l'activité et l'importation de ces véhicules et du développement d'un écosystème autour de ce moyen de locomotion écologique ■

2/3 de la pollution atmosphérique dans le grand Tunis est due au transport

0,8 %
Taux des importations (2018) des voitures hybrides et électriques, par rapport au total des importations des voitures particulières.
Dont 90% des voitures hybrides

AYGO
شعبية

30 840 DT TTC

36 404 600
www.toyota.com.tn

3 ans de garantie

TOYOTA
TOUJOURS MIEUX, TOUJOURS PLUS LOIN

Livraison Immédiate!



HONDA

The Power of Dreams

LA MARQUE AUTOMOBILE

LA PLUS FIABLE*



HONDA إكسب

Showroom: Route de Gammarth Marsa Ennahd Tunis
Tél : (+216) 36 407 900 - E-Mail : contact@honda.tn - www.honda.tn

 Honda Tunisie

 Toute la gamme des véhicules Honda
garantie 3 ans ou 100 000 km



**DANS LE PARC
AUTOMOBILE
À FIN 2018**



30
véhicules électrique

9
véhicules Hybrides

3.801
Essence – gaz GPL

33
Essence – gaz GNC

(Chiffres au
31-12-2018 – ATTT)

Stratégie nationale de la mobilité électrique

Un plan national de la mobilité électrique, supervisé par l'ANME (Agence Nationale de la Maîtrise de l'Énergie), a été mis en place et devrait permettre l'introduction sur le marché de véhicules hybrides et électriques au cours de la période 2019-2025, pour atteindre au terme de cette période un total de 70.000 véhicules, dont 20.000 hybrides.

L'économie cumulée sur la subvention de l'énergie, au cours de la période 2019-2025, devrait atteindre 373 millions de dinars, soit près de 45 Ktep/an et des émissions de GES évitées de 182 Ktep CO2/an.

Selon l'étude réalisée par la direction de l'Utilisation rationnelle de l'énergie, l'adoption du véhicule électrique permettra une économie substantielle, estimée à:

- 52% pour la subvention de l'énergie
- 34% pour la consommation d'énergie
- 59% pour la facture énergétique.

L'étude souligne que le bilan de l'exploitation d'un véhicule électrique est largement excédentaire pour l'Etat par rapport au véhicule thermique; pour le consommateur, le grand obstacle à l'achat d'un véhicule électrique étant le prix, le rapport suggère des mesures de soutien exceptionnel de conversion permettant de réduire l'écart de prix avec les véhicules thermiques.

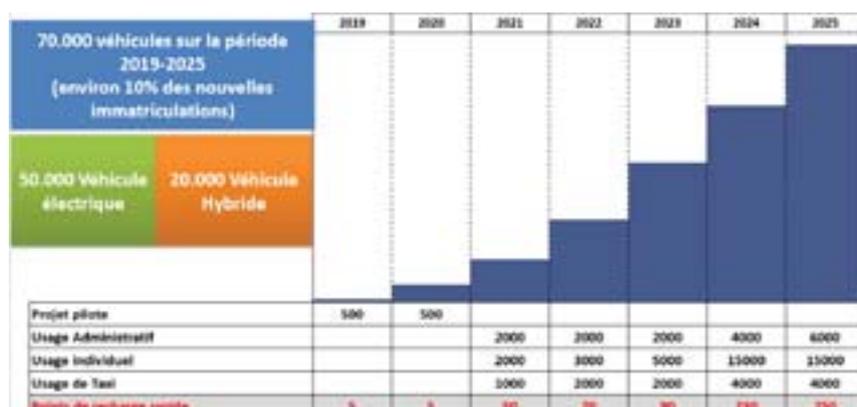
Notamment par la suppression des droits et taxes au cours de la période du plan 2019-2025, faciliter l'investissement du secteur privé dans le réseau de bornes de recharge rapides et semi-rapides, mais également par le développement d'un tissu industriel et de service lié au véhicule électrique ■

**ECARTS DES
PRIX DES
VOITURES
ÉLECTRIQUES
ET HYBRIDES
PAR RAPPORT
AUX VÉHICULES
THERMIQUES**



+25 %
Véhicules
électriques

+40 %
Véhicules
hybrides



6,1
milliards de dinars

(32,4% du total du déficit commercial 2018 – 19,04 milliards de dinars)
Provient du déficit de la balance énergétique.

La voiture électrique dans le monde



On ne pense qu'à elle. On jure que sur elle. Elle est déjà devenue une réalité – ou presque- dans nombre de pays. Elle, c'est la voiture électrique.

Près de 3,1 millions de voitures électriques étaient en circulation dans le monde à fin 2017, dont presque deux tiers de voitures 100% électriques selon le dernier rapport de l'Agence internationale de l'énergie (AIE) publié le 30 mai 2018.

Et rien qu'en cette année 2019, plus de 2,6 millions de véhicules électriques seront vendus dans le monde, dont 1,5 million en Chine... A souligner au passage que la Tunisie ne comptait qu'une trentaine circulant sur ses routes.

Mais tout d'abord, qu'entend-on par voiture électrique ? Selon la définition admise, une voiture électrique est « une automobile mue par la force électromotrice d'un ou de plusieurs moteurs électriques, généralement alimentés par une batterie d'accumulateurs, une pile combustible voire un moteur thermique couplé à un générateur électrique pour les voitures hybrides électriques ».

Aujourd'hui on cite pour chacun de ces modèles comme exemple la Tesla Model 3 et la Renault ZOE équipées de batteries, la Toyota Mirai dotée d'une pile à combustible, et la Chevrolet Volt munie d'un prolongateur d'autonomie qui en fait un hybride électrique rechargeable.

La voiture est généralement équipée d'un ou plusieurs moteurs électriques dont la puissance totale peut aller de 15 à plus de 400 kw, selon la taille du véhicule, l'usage et les performances recherchées. C'est le cas de la Mitsubishi i-Miev (67 ch pour 49 kw), la Renault ZOE (57 à 88 kW), l'Opel Ampera (150 kW), Venturi Fétish (220 kW), ou la Tesla Model S P90D (397 kW).

A quand remonte l'invention de la première voiture électrique ?

Selon la littérature, les premiers prototypes de voitures électriques auraient été inventés entre 1834 (date du premier véhicule électrique) et 1881.

En effet, en 1880, plusieurs ingénieurs réalisent des voitures électriques, mais c'est une année plus tard, en 1881, que le Français Gustave Trouvé en présente une à l'Exposition internationale d'Électricité. Ce fut alors l'essor de la voiture électrique, en concurrence avec les voitures à moteur à explosion et celles à vapeur.

Dans ce cadre, on indique que c'est en 1899 qu'une voiture électrique parvient à franchir, pour la première fois, la barre des 100 km/h plus précisément 105,88 km/h. Il s'agit de la Jamais-Contente du Belge Camille Jenatton.

Ainsi, c'est au cours des années 1920 et 1930 que la voiture à essence commence à supplanter la voiture électrique avant de

s'imposer totalement... aujourd'hui. Et c'est à cause ou grâce au coût élevé du pétrole et des contraintes liées aux émissions de CO2 que les voitures électriques ont été remises au goût du jour.

Justement, depuis quelques années la polémique ample entre deux théories : celle qui stipule que la voiture électrique est écologique, « souvent présentée comme le rempart idéal à la pollution », et celle qui assure le contraire.

Dans un article du Monde publié le 10 décembre 2018 avec une vidéo explicative à l'appui, on lit ceci : «... La planète se réchauffe et l'un des responsables est tranquillement garé devant chez nous : la voiture. En France, les transports représentent 30 % des émissions de CO2, un gaz à effet de serre qui accroît les changements climatiques. Pour les pouvoirs publics comme pour les industriels, l'une des solutions pourrait être la voiture électrique. Lorsqu'elle roule, celle-ci n'émet pas de CO2, en ce sens qu'elle ne brûle ni essence ni diesel ».

L'auteur de l'article poursuit : « Ce constat n'en fait pas pour autant un véhicule propre, loin de là. Car la construction d'un véhicule électrique demande beaucoup plus d'énergie que la construction d'un véhicule thermique, et l'extraction des métaux qui le composent cause de graves dommages environnementaux. Par ailleurs, pour recharger la batterie d'une voiture électrique, il

faut produire cette électricité en amont. Et dans le monde, les sources d'énergie sont encore bien souvent le charbon et le pétrole, très polluants. La voiture électrique ne ferait-elle donc que déplacer le problème ? ».

Le débat reste ouvert.

Les ventes de voitures « électriques » (au sens large : tout électrique à batterie, hybrides rechargeables, ou à pile à combustible) ont atteint 1,1 million d'unités dans le monde en 2017, soit 54% de plus qu'en 2016 selon le Global Electric Vehicles Outlook de l'AIE. La Chine a à elle seule compté pour plus de la moitié de ces ventes en 2017 (580 000 ventes, +72% par rapport à 2016), loin devant les États-Unis, deuxième marché des voitures électriques (280 000 ventes en 2017, +75%).

En parts de marchés sont aux avant-postes de la mobilité électrique: les véhicules électriques n'ont compté que pour 2,2% des ventes de voitures en Chine en 2017, loin derrière la Norvège (une part de marché de 39,2% en 2017), l'Islande (11,7%)

ou la Suède (6,3%). En France, près de 34 780 voitures électriques ont été vendues en 2017 (+18% par rapport à 2016), portant leur nombre total en circulation à 118 770 véhicules. Leurs ventes ont plus que doublé en Allemagne et au Japon en 2017.

À fin 2017, l'AIE indique qu'environ 40% des 3 109 050 voitures électriques en circulation dans le monde étaient situées en Chine. À ces véhicules légers s'ajoutent près de 250 millions de deux-roues électriques et environ 370 000 bus électriques, la quasi-totalité circulant également sur les routes chinoises (99% du parc).

L'AIE estime que l'ensemble des véhicules électriques ont consommé au total 54 TWh au niveau mondial en 2017 (en incluant bus et deux-roues qui comptaient pour 87% de ce total), soit légèrement plus que la demande d'électricité annuelle de la Grèce. En Chine et en Norvège, ces véhicules électriques ont absorbé respectivement 0,45% et 0,78% de la demande nationale d'électricité en 2017 ■

Immatriculations électriques dans le monde (2017)



468.000



CHINE

105.000



USA

33.000



NORVEGE

26.000



FRANCE

25.000



ALLEMAGNE



HONDA
The Power of Dreams

LA MARQUE AUTOMOBILE

LA PLUS FIABLE



HONDA اكسب



EN 2006

webmanagercenter organisAIT une présentation de la Voiture Hybride Toyota Prius

C'est le **jeudi 20 juillet 2006** que cette présentation a été organisée avec l'aimable contribution de **M. Jalel TRITAR**, directeur d'Infomédia, propriétaire de la seule voiture hybride circulant en Tunisie depuis plus d'un an, et qui a bien voulu faire le déplacement pour présenter aux journalistes de webmanagercenter ainsi qu'à des journalistes de la presse écrite la **TOYOTA PRIUS**.

M. Tritar nous a fait ensuite une présentation sur l'historique des recherches sur les voitures hybrides, une technique qui associe les moteurs thermiques à des moteurs électriques, sur l'évolution de la voiture hybride de Toyota et il nous a ensuite exposé les solutions technologiques adoptés pour cette première voiture hybride (Le HSD ou Hybrid Synergie Drive) et qui a permis d'obtenir une voiture aussi efficace que puissante, aussi agréable à conduire que responsable sur le plan environnemental.

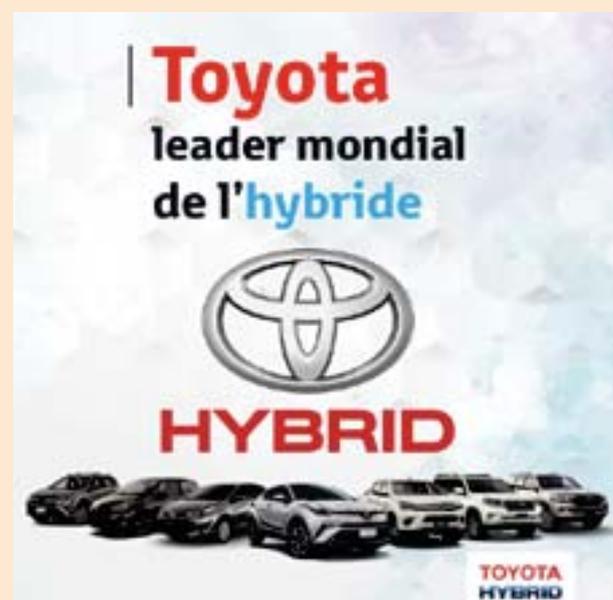
Pour terminer nous avons pu ensuite essayer la voiture qui de premier abord accroche par son profil aérodynamique,

son look cossue (se rapprochant des voitures moyennes gammes des autres constructeurs), mais ce qui nous a le plus surpris c'est qu'au démarrage personne n'a rien entendu. Le moteur avait démarré alors que les journalistes continuaient à demander de démarrer la voiture, on a fini par comprendre qu'à ce stade c'est le moteur électrique qui prend les commandes et que dans ce cas il n'y a rien à entendre et c'est jusqu'aux 40 premiers Km. C'est quand la vitesse atteint les 40 Km que le moteur thermique prend le relais tout en assurant l'alimentation en énergie de la batterie.

Le moteur électrique ne sera pourtant pas totalement déconnecté, puisqu'il peut intervenir pour assister le moteur thermique

en cas de forte accélération. Le conducteur n'intervient pas dans ces choix entre l'électrique, le thermique ou les deux à la fois, c'est en effet le calculateur qui gère toutes ces opérations.

A noter, également, l'absence de boîte de vitesse. Dans ce type de voiture la vitesse est continue, il n'y a donc pas de palier à gérer ■



tekiano

tekiano

TEK

NESS

KULT

#Festivals



SAMSUNG Galaxy Grand Prime Pro

2.000 mAh, rechargez votre téléphone

18-18 BCM, écran super AMOLED

NOUVEAU

أولوي راقية
في فئة السعر

ITALIA CULTURE MEDITERRANEO

Projet "Italie, Cultures, Méditerranée": Programme des activités culturelles organisées par

SCUOLA MUSICA FIESOLE

«Quand on s'élève» achève la réflexion de deux lognements à Sidi

Découverte d'une église byzantine dans le site archéologique

200.000
Visiteurs Uniques

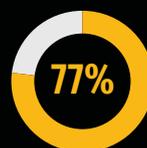
250.000
Visites

500.000
Pages Vues

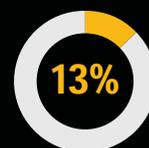
Ciblage JEUNES
50% ont moins de 24 ans
38% ont entre 25 et 34 ans



13 - 17 ans



18 - 34 ans



Autres

Histoire du marché de l'automobile en Tunisie

1961-1988 : une partie des véhicules était montée localement sous licence (les constructeurs engagés demeuraient essentiellement français avec Peugeot, Renault, Citroën et l'italien Fiat). La conjoncture économique de l'époque, peu favorable, et la défaillance des usines tunisiennes en termes de compétitivité et de productivité ont causé l'effondrement du secteur.

1988-1994 : l'Etat a fait le choix d'adopter des mesures clairement protectionnistes pour développer une industrie automobile locale. Un système d'appel d'offre décidé par l'Office du Commerce de la Tunisie (OCT) et assorti d'une double convention de compensation et de coopération industrielle afin de permettre l'intégration de pièces locales dans les activités de montage.

Depuis 1995 : les constructeurs sont soumis à un cahier des charges. Ce nouveau cahier des charges prévoit un certain nombre de modifications par rapport au système antérieur à savoir l'ouverture du marché à de nouveaux agents moyennant une obligation des constructeurs de participer au développement des industries mécaniques et électrique de la Tunisie.

Depuis 2012 : libéralisation de la commercialisation des camions permettant l'autorégulation de ce segment.

Réglementation

Les sociétés de distribution automobile sont régies par les dispositions du code des sociétés commerciales promulgué par la loi n°2000-93 du 03 novembre 2000 telle que modifiée par les textes subséquents. L'activité de la distribution automobile est régie par la loi n°2009-69 du 12 août 2009 relative au commerce de distri-

bution ainsi que la loi n°2001-66 du 10 juillet 2001 relative à la suppression des autorisations administratives délivrées par les services du Ministère du Commerce et de l'Artisanat.

En dépit de la signature par la Tunisie de la convention de l'OMC portant sur la liberté à l'importation de véhicules, les concessionnaires opérant sur le marché local demeurent encadrés par un cahier des charges qui les oblige à réaliser de la coopération technique et à respecter un système de quotas pour l'importation de véhicules. Par ailleurs une partie importante du marché échappe à ces concessionnaires par le biais des importations de particuliers.

Organisation du marché des concessionnaires

Le marché de la distribution automobile est très fragmenté. Il est constitué aujourd'hui de 35 concessionnaires représentant 45 marques. Ce marché connaît depuis 2011, une profonde reconfiguration suite notamment au développement de plusieurs marques asiatiques chez de nouveaux concessionnaires, sachant que le secteur reste dominé par les marques européennes qui accaparent plus de 70% du marché.

Le marché est régulé selon le programme général d'importation (PGI), défini par le ministère du commerce, qui n'applique plus ces deux dernières années, la règle prévoyant une redistribution des reliquats d'importations récompensant les concessionnaires les plus performants l'année précédente, contrairement à 2016 ▀

(source: Etude AmenInvest)

Les défis du marché de la distribution automobile

Les constructeurs automobiles étrangers présents sur le marché tunisien ne disposent que d'une marge de manoeuvre très faible quant à la gestion de leurs gammes. De plus, leurs positions sur le marché ne reflètent pas leurs réelles politiques commerciales. Par conséquent, les constructeurs étrangers considèrent davantage le marché tunisien comme un marché limité sur lequel il est possible d'écouler des volumes préétablis, mais qui ne mettait pas en concurrence, à l'image d'autres marchés, toutes les firmes internationales ;

Le secteur reste encadré par un système de quotas pour l'importation de véhicules, conduisant ainsi à un « marché parallèle » dommaigeable pour les revenus de l'Etat et pour le développement de la filière ;

Face à une forte demande, l'offre demeure contrainte par la réglementation qui régit le secteur ;

La dépréciation du dinar tunisien face aux principales devises a entraîné une



(source: Etude AmenInvest)

hausse mécanique moyenne des prix à la vente de 26% face à l'euro et de 22% par rapport au dollar entre 2016 et 2017 ;

Les nouvelles dispositions de la loi de finances 2018 qui prévoit une augmentation moyenne de 25% de la taxe à la consommation et de 10 à 15% des droits de douane frappant l'importation des voitures

particulières et de véhicules utilitaires, des pièces de rechange et des composants destinés à l'industrie automobile locale, sans compter l'augmentation de la TVA de 1%. Ainsi que le relèvement du taux d'imposition de 25% à 35% et ce, à partir de l'exercice 2018 ■

Avec les nouvelles
Claz et **SWIFT**
redécouvrez la ville avec style



Way of Life!



Showroom SUZUKI: 09, rue Hammouda Pacha 1001 Tunis www.suzuki.tn www.facebook.com/SuzukiTunisie

Le NOUVEL ECOSPORT Ford

Mettez du SUV dans votre vie !



Go Further

ALPHA FORD CONCESSIONNAIRE AGRÉÉ

Siège : Autoroute A1 - Sortie Hammam-lif, Mornag - Ben Arous - Tél. : +216 71 100 600 - Fax : +216 71 308 401

Showroom du Lac : Limite du Boulevard B - Lotissement El Khalil - 1053 Les Berges du Lac - Tél. : +216 71 100 600 (101) - Fax : +216 71 061 226

Agences agréées : MAISON DE L'AUTO (La Cherguia) - MARSA AUTOMOBILE (La Marsa) - LE GRAND GARAGE (MNHILA)

BLUE MOTORS (Hammamet) - MESTIRI AUTO (Sousse) - SERVICE GENERAL AUTO (Kairouan) - VEGA SUD (Sfax)

THALASSA ALITOMOBILE (Djerba)

Ford.com.tn  Alpha Ford Tunisie

Voiture populaire

Comment en bénéficier

Conditions d'octroi des certificats d'éligibilité

- L'inscription dans les registres tenus dans par les concessionnaires agréés contre un reçu délivré à cet effet.
- Les personnes physiques doivent avoir la nationalité tunisienne.
- Le montant de l'impôt sur leur revenu annuel prévu par la réglementation.

Le bénéfice du régime fiscal privilégié octroyé ne peut être renouvelé qu'après sept ans de la date de mise en circulation du véhicule acquis précédemment.

Présentation du dossier

Le dossier est déposé auprès du concessionnaire, et comporte les pièces suivantes :

- Une copie de la carte d'identité nationale de l'intéressé et de son conjoint.
- Un reçu du paiement de l'impôt sur le revenu de l'intéressé au titre de l'année écoulée délivré de la recette des finances territorialement compétente.
- Une attestation de travail de l'intéressé ou toute autre pièce le prouvant.
- Un reçu d'inscription délivrée par un concessionnaire.
- Un extrait de naissance datant au plus de trois mois, pour le célibataire et le divorcé accompagné d'un certificat de décès pour le conjoint veuf.
- En cas de désistement entre époux pour l'acquisition de la voiture, l'intéressé doit déposer une demande auprès du conces-

sionnaire accompagné d'un écrit de désistement légalisé.

- En cas de décès de l'un des conjoints, le droit de bénéfice du certificat d'éligibilité est transféré au conjoint à condition que ce dernier dépose une demande auprès du concessionnaire, accompagné d'un certificat de décès.

Les étapes d'octroi des certificats d'éligibilité

- Les dossiers sont examinés par une commission, et en cas d'accord les certificats d'éligibilité sont préparés et transférés aux concessionnaires.
- Les dossiers sont refusés dans les cas suivants :
- Le montant de l'impôt sur leur revenu annuel ne doit pas dépasser le montant fixé.
- L'intéressé a acquis un véhicule bénéficiant du régime fiscal privilégié dans un délai dépassant sept ans de la date de mise en circulation du véhicule.
- Si le dossier se rapporte à :
 - Des personnes ayant des professions bénéficiant de régimes spéciaux tels que les chauffeurs de taxi, de louage, les propriétaires d'agence de location de voitures et d'école de conduite, toutefois ils peuvent faire un désistement à leurs conjoints, en s'engageant de ne pas faire usage à des fins professionnels.
 - Des étudiants et des élèves ■



Voiture Populaire

La loi n° 8 du 22 janvier 2019, relative au régime fiscal préférentiel pour les voitures de tourisme, dont la puissance ne dépasse pas 4 CV.

La liste des bénéficiaires de la voiture populaire a été élargie pour concerner les personnes dont le revenu mensuel net ne dépasse pas 10 fois le Salaire minimum interprofessionnel garanti (environ 3780 dinars/mois) et pour le revenu cumulé du couple 1 fois et demi ce montant.

WEBMANAGERCENTER



AUDIENCE WMC PORTAIL (2019 - source Google Analytics)

+ de **7 Millions** Visiteurs Uniques | + de **12 Millions** Visites | + de **23 Millions** Pages Vues

L'Offre de ciblage intégrée la plus puissante du web tunisien

CSP+, Cadres, Dirigeants... associé à un ciblage large public (depuis 2000)

Véhicules légers 1^{ères} immatriculations concessionnaires

2016-2019



**Vous avez des
Ambitions,**
nous vous accompagnons
pour les Réaliser.

**Des Solutions
au Service des PME**

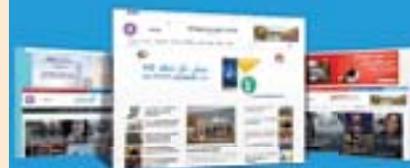
- TUNISIE LEASING & FACTORING
est le pionnier du Leasing, du Factoring
et de la Location Longue Durée (LLD)
en Tunisie.

www.tlf.com.tn



	MARQUE	2018	PM %	2017	PM%	2016	PM%	1 T 2019	PM%
1	ISUZU	7 179	14,00%	7 094	11,10%	6 073	10,00%	1 347	13,40%
2	CITROEN	4 518	8,80%	5 626	8,80%	5 613	9,30%	539	5,40%
3	RENAULT	3 956	7,70%	5 023	7,90%	4 303	7,10%	773	7,70%
4	PEUGEOT	3 617	7,00%	4 307	6,80%	4 690	7,70%	694	6,90%
5	KIA	3 470	6,80%	4 375	6,90%	5 417	8,90%	993	9,90%
6	VOLKSWAGEN	3 389	6,60%	4 683	7,40%	6 016	9,90%	512	5,10%
7	TOYOTA	2 831	5,50%	2 874	4,50%	2 915	4,80%	382	3,80%
8	HYUNDAI	2 818	5,50%	3 720	5,80%	3 706	6,10%	692	6,90%
9	FIAT	2 770	5,40%	3 806	6,00%	3 453	5,70%	518	5,20%
10	SUZUKI	1 827	3,60%	1 713	2,70%	4	0,00%	306	3,10%
11	SEAT	1 806	3,50%	1 685	2,60%	2 024	3,30%	394	3,90%
12	DACIA	1 262	2,50%	2 518	4,00%	2 586	4,30%	300	3,00%
13	MAHINDRA	1 185	2,30%	422	0,70%		0,00%	479	4,80%
14	FORD	902	1,80%	2 239	3,50%	2 899	4,80%	170	1,70%
15	NISSAN	878	1,70%	959	1,50%	927	1,50%	120	1,20%
16	CHERY	860	1,70%	897	1,40%	428	0,70%	200	2,00%
17	MAZDA	857	1,70%	1 489	2,30%	1 599	2,60%	146	1,50%
18	CHEVROLET	810	1,60%	1 271	2,00%	578	1,00%	157	1,60%
19	AUDI	659	1,30%	734	1,20%	665	1,10%	120	1,20%
20	TATA	654	1,30%	1 102	1,70%	1 071	1,80%	78	0,80%
21	SSANGYONG	626	1,20%	686	1,10%	822	1,40%	90	0,90%
22	DFSK	458	0,90%	202	0,30%		0,00%	113	1,10%
23	GREATWALL	422	0,80%	669	1,10%		0,00%	125	1,20%
24	SKODA	416							0,80%
25	BMW	413	0,80%	531	0,80%	508	0,80%	91	0,90%
26	IVECO	395	0,80%	435	0,70%		0,00%	88	0,90%
27	MG	366	0,70%	812	1,30%		0,00%	29	0,30%
28	MERCEDES-BENZ	346	0,70%	614	1,00%	618	1,00%	88	0,90%
29	BAIC YINXIANG	283	0,60%	420	0,70%		0,00%	2	0,00%

	MARQUE	2018	PM %	2017	PM%	2016	PM%	1 T 2019	PM%
30	HONDA	250	0,50%	473	0,70%	110	0,20%	120	1,20%
31	LADA	195	0,40%		0,00%			37	0,40%
32	MITSUBISHI	151	0,30%	291	0,50%			2	0,00%
33	DONGFENG	130	0,30%	99	0,20%			46	0,50%
34	FOTON	129	0,30%	40	0,10%			88	0,90%
35	JEEP	108	0,20%	113	0,20%			13	0,10%
36	KING LONG	97	0,20%	49	0,10%			17	0,20%
37	JAGUAR-LANDROVER	71	0,10%	120	0,20%			20	0,20%
38	ALFA-ROMEO	41	0,10%	24	0,00%			5	0,00%
39	LAND ROVER	39	0,10%	65	0,10%			6	0,10%
40	WALLYSCAR	37	0,10%	26	0,00%			16	0,20%
41	PORSCHE	34	0,10%	42	0,10%			10	0,10%
42	HEBEI ZHONGXING	25	0,00%		0,00%			32	0,30%
43	OPEL	11	0,00%	471	0,70%				0,00%
44	ZHEJIANG	10	0,00%		0,00%			10	0,10%
45	JAGUAR	7	0,00%	29	0,00%			4	0,00%
46	BEIQI FOTON MOTOR	7	0,00%		0,00%			4	0,00%
47	CHRYSLER	7	0,00%	61	0,10%				0,00%
48	XIAMEN KING LONG	5	0,00%	207	0,30%				
49	CADILLAC	4	0,00%		0,00%				
50	VOLVO	3	0,00%		0,00%				0,00%
51	ROLLSROYCE	3	0,00%		0,00%				0
52	GONOW	3	0,00%		0,00%				
53	SMART	2	0,00%		0,00%				0,00%
54	DAIMLER AG	2	0,00%	7	0,00%				0,00%
55	J.M.C.	1	0,00%		0,00%			2	0,00%
56	LINCOLN	1	0,00%		0,00%				0,00%
57	MINICLUBMAN	1	0,00%	2	0,00%				0,00%
58	MASERATI	1	0,00%		0,00%				
59	HYUNDAI (Sotudis)		0,00%		0,00%			29	0,30%
60	PSA/DS		0,00%		0,00%			22	0,20%
	FAW		0,00%		0,00%			4	0,00%
61	IVECO-MAGIRUS			30	0,00%				
	AUTRES			7	0,00%	2930	4,80%		
	Total	51 348		63 685		60 595		10 027	
		-19,40%	5,10%						



AUDIENCE WMC PORTAIL
(2019 - source Google Analytics)

+ de **7 Millions**
Visiteurs Uniques

+ de **12 Millions**
Visites

+ de **23 Millions**
Pages Vues

L'Offre de ciblage intégrée la
plus puissante du web tunisien

CSP+, Cadres, Dirigeants...
associé à un ciblage large public
(depuis 2000)

1^{ères} immatriculations concessionnaires
Voitures particulières (VP)
Véhicules utilitaires (VU)
2018

MARQUE	VP	PM %	VU	PM%
ISUZU			7 178	44,80%
RENAULT	3 952	11,20%		0,00%
KIA	3 392	9,60%	80	0,50%
VOLKSWAGEN	2 848	8,10%	547	3,40%
HYUNDAI	2 639	7,50%	180	1,10%
CITROEN	2 813	8,00%	1 706	10,60%
PEUGEOT	2 190	6,20%	1 428	8,90%
TOYOTA	2 788	7,90%	43	0,30%
FIAT	1 542	4,40%	1 228	7,70%
FORD	848	2,40%	54	0,30%
SUZUKI	1 827	5,20%		0,00%
SEAT	1 806	5,10%		0,00%
DACIA	301	0,90%	961	6,00%
CHEVROLET	810	2,30%		0,00%
MAZDA	581	1,60%	276	1,70%
NISSAN	816	2,30%	63	0,40%
CHERY	860	2,40%		0,00%
MG	366	1,00%		0,00%
AUDI	659	1,90%		0,00%
SKODA	416	1,20%		0,00%
MERCEDES-BENZ	348	1,00%		0,00%
GREATWALL	350	1,00%	72	0,40%
SSANGYONG	502	1,40%	124	0,80%
BMW	401	1,10%		0,00%
HONDA	250	0,70%		0,00%
OPEL		0,00%		0,00%
BAIC YINXIANG	283	0,80%		0,00%
MITSUBISHI	147	0,40%		0,00%
JAGUAR-LANDROVER		0,00%		0,00%
JEEP	115	0,30%		0,00%
LAND ROVER	103	0,30%		0,00%
KING LONG	102	0,30%		0,00%
PORSCHE		0,00%		0,00%
WALLYSCAR		0,00%		0,00%
ALFA-ROMEO		0,00%		0,00%
MAHINDRA	900	2,50%	285	1,80%
TATA		0,00%	654	4,10%
DFSK		0,00%	458	2,90%
IVECO		0,00%	395	2,50%
DONGFENG		0,00%	130	0,80%
FOTON		0,00%	129	0,80%
AUTRES	370	1,00%	45	0,30%
	35 325		16 036	

VP: Véhicules particuliers - VU: Véhicules utilitaires

DES SENSATIONS
 UNIQUES
 À PORTÉE DE
 MAINS



ALFA ROMEO
 GIULIETTA ET MITO
 OFFRES EXCEPTIONNELLES
 DISPONIBLES CHEZ ITALCAR



 ALFA ROMEO TUNISIE

 31 363 250

ITALCAR
 Financement de vos projets de transport

Marché parallèle 2017-2018

MARQUE	2018	PM %	2017	PM%
VOLKSWAGEN	2 593	17,90%	4 331	21,20%
PEUGEOT	1 721	11,90%	2 226	10,90%
CITROEN	1 643	11,30%	2 081	10,20%
MERCEDES-BENZ	1 149	7,90%	1 656	8,10%
RENAULT	1 076	7,40%	1 615	7,90%
KIA	936	6,50%	1 306	6,40%
NISSAN	692	4,80%	1 112	5,50%
ISUZU	672	4,60%	947	4,60%
TOYOTA	509	3,50%	512	2,50%
BMW	450	3,10%	512	2,50%
AUDI	427	2,90%	539	2,60%
HYUNDAI	382	2,60%	717	3,50%
DACIA	370	2,60%	428	2,10%
FIAT	320	2,20%	602	3,00%
FORD	266	1,80%	251	1,20%
LAND ROVER	154	1,10%	187	0,90%
OPEL	143	1,00%	184	0,90%
AUTRES	139	1,00%	177	0,90%
IVECO	126	0,90%	241	1,20%
JEEP	85	0,60%	79	0,40%
MITSUBISHI	76	0,50%	76	0,40%
SEAT	70	0,50%	59	0,30%
MAZDA	67	0,50%	65	0,30%
CHEVROLET	66	0,50%	112	0,50%
PORSCHE	62	0,40%	77	0,40%
MINI	62	0,40%	95	0,50%
SKODA	51	0,40%	45	0,20%
HONDA	46	0,30%	18	0,10%
SUZUKI	28	0,20%	24	0,10%
RANGE ROVER	24	0,20%	18	0,10%
VOLVO	19	0,10%	15	0,10%
JAGUAR-LANDROVER	18	0,10%	7	0,00%
JAGUAR	14	0,10%	26	0,10%
MINIONE	13	0,10%	17	0,10%
ALFA-ROMEO	12	0,10%	20	0,10%
MASERATI	12	0,10%	8	0,00%
	14 493		20 385	-29%



200.000
Visiteurs Uniques

250.000
Visites

500.000
Pages Vues

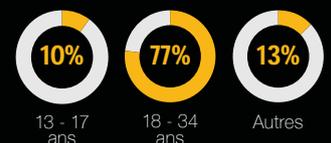
Véhicules légers - Ré immatriculations

Marché parallèle 2011-2018



Ciblage JEUNES

50% ont moins de 24 ans
38% ont entre 25 et 34 ans





FCR

Textes réglementaires

Décret n°95-197 du 23 janvier 1995 tel que modifié et complété par :

Décret n°5-2007 du 03 janvier 2007

Décret n°2012-645 du 27 juin 2012

Décret gouvernemental n°2015-1376 du 05 octobre 2015,

Décret gouvernemental n°1343 du 02 décembre 2016

Décret gouvernemental n°236 du 13 mars 2018

Et l'article 84 de la loi 2018-56 du 27 décembre 2018 portant loi de finances pour l'année 2019

a fixé les avantages fiscaux accordés aux tunisiens résidents à l'étranger à l'occasion de leur retour définitif et les conditions de leur octroi.

Ce régime permet aux tunisiens résidents à l'étranger, lors de leur retour définitif en Tunisie, d'importer :

- Leurs effets et objets mobiliers ;
- Un véhicule automobile de tourisme ou un véhicule utilitaire ou un motocycle.

FCR Mode d'emploi

Conditions relatives au bénéficiaire et à son conjoint

1- Le bénéficiaire :

- Le bénéficiaire doit remplir les conditions suivantes :
- Être de nationalité tunisienne et avoir atteint l'âge de la majorité (fixé à 18 ans) à la date de retour définitive. Cette condition n'est pas exigée pour les femmes tunisiennes mariées ;
- Ne pas avoir bénéficié de ce régime auparavant ;
- Avoir séjourné à l'étranger, avant la date de la dernière entrée en Tunisie, pendant deux années au moins sans dépasser 120 jours en Tunisie pour chaque période de 365 jours.

2- Le conjoint : (Décret gouvernemental n°1343 du 02 décembre 2016)

- Le conjoint du bénéficiaire de nationalité tunisienne, lorsqu'il remplit les mêmes conditions énoncées ci-dessus, peut bénéficier dans le cadre du retour définitif une seule fois non renouvelable, de la Franchise sur un seul véhicule automobile de tourisme ou d'un véhicule utilitaire y compris les véhicules "tout terrain" ayant un poids total en charge n'excédant pas 3.5 tonnes,

les motocycles ne sont pas soumis à la condition d'âge - et ce, comme suit :

- Franchise TOTALE DES DROITS ET TAXES DUS : lors, de l'importation d'un véhicule automobile dont l'âge ne dépasse pas les 5 ans à la date d'entrée en Tunisie.
- Le véhicule dans ce cas sera immatriculé dans la série tunisienne « RS » sous réserve d'incessibilité illimitée
- Franchise TOTALE OU PARTIELLE DES DROITS ET TAXES DUS : lors de l'acquisition du véhicule en devise convertible auprès des concessionnaires autorisés conformément à la réglementation en vigueur.

3- Délai d'acquisition

- L'importation du moyen de transport ou son acquisition sur le marché local doit avoir lieu dans un délai maximum de deux ans (02) à partir de la date de retour définitif. Il est possible d'acquérir le moyen de transport en Tunisie chez les concessionnaires agréés à condition que la commande, le paiement et la livraison du moyen de transport interviennent dans un délai ne dépassant pas deux ans (02) de la date du retour définitif.

4- Documents requis

- Le dossier de dédouanement du moyen de transport se compose

des documents suivants

- Demande de privilège fiscal modèle « 6.3.41 » ;
- Photocopie de la carte d'identité nationale du bénéficiaire et de son conjoint ;
- Extrait de naissance
- Photocopie du passeport (32 pages);
- Photocopie de certificat d'immatriculation ou tout document justifiant la succession de propriété.
- Facture d'achat pour les véhicules neufs dont l'âge ne dépasse pas le mois à la date d'importation ;
- Certificat d'identification du véhicule délivré par l'agence Technique des Transports Terrestres (Annexe v);
- Photocopie de l'autorisation de circulation.

5- Lieu du dépôt du dossier

Le dossier doit être déposé au bureau de douane du guichet unique ou au bureau régional de douane qui est fixé selon le choix de l'importateur et mentionné sur le permis de circulation ou selon son adresse inscrite sur sa carte d'identité nationale. Il s'agit, généralement, du bureau des douanes le plus proche de son domicile.

6- Types de Franchise

Le tunisien résident à l'étranger effectuant son retour définitif a le choix entre deux types de Franchise :

- **La Franchise totale** des droits et taxes dus sous réserve d'incessibilité illimitée du moyen de transport et son immatriculation dans la série tunisienne « RS ».
- **La Franchise partielle** des droits et taxes dus selon le cas:
 - Soit par le paiement de 25% de la totalité des droits et taxes dus sur:
 - Les véhicules utilitaires dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes ;
 - Les véhicules de tourisme dont la cylindrée n'excède pas 2000 cm3 si le moteur est à énergie essence et 2500 cm3 si le moteur est à énergie diesel ;
 - Les motocycles.
 - Soit par le paiement de 30% de la totalité des droits et taxes dus sur les véhicules de tourisme dont la cylindrée excède 2000 cm3 si le moteur est à énergie essence et 2500 cm3 si le moteur est à énergie diesel.
- Dans ces deux cas, le véhicule auto-

mobile ou le motorcycle est soumis à une réserve d'incessibilité pendant une année à partir de la date de son enregistrement sous l'immatriculation "RS" ("RS") (date de l'édition de la carte grise).

- À l'expiration de cette période d'incessibilité, le véhicule automobile ou le motorcycle est immatriculé respectivement dans la série « TU » ou "TU".

7- Nouveau : Les personnes habilitées à conduire les véhicules immatriculés en RS:

- Les personnes habilitées à conduire les véhicules immatriculés en RS sans autorisation préalable sont les suivantes :
 - Le bénéficiaire de la Franchise;
 - Le conjoint du bénéficiaire;
 - Toute autre personne en présence du bénéficiaire ou de son conjoint (à bord du véhicule).
 - Les personnes habilitées à conduire les véhicules immatriculés en RS sur autorisation préalable des services

de la douane, sont :

- Les ascendants (le père, la mère);
- Les descendants (les enfants);
- Les frères et sœurs
- et ce, sur demande (à télécharger ici) à déposer au Bureau régional des douanes compétent territorialement, accompagnée des documents suivants :
- Photocopie de la carte d'identité nationale du bénéficiaire du privilège (propriétaire du véhicule);
- Photocopie de la carte grise du véhicule;
- Photocopie de la carte d'identité nationale du bénéficiaire de l'autorisation;
- Photocopie du permis de conduire du bénéficiaire de l'autorisation;
- Extrait de naissance du bénéficiaire de l'autorisation, datant de moins de 3 mois ■

VENTES EN DEVICES

Des conditions préférentielles sont offertes, par les concessionnaires automobiles tunisiens, aux tunisiens résidents à l'étranger.

- Des prix spécialement étudiées, avec paiement en Hors Taxes et en devises.

- La possibilité de payer, en devises ou en dinars convertibles à l'étranger ou en Tunisie.

- La disponibilité des différents types et modèles de véhicules des marques distribuées conformes à la réglementation en vigueur en Tunisie.

- La livraison du véhicule en Tunisie avec possibilité d'assurer le dédouanement du véhicule ou au lieu de résidence du client.



التجاري ليزنغ
Attijari Leasing

**Besoin de financement
pour votre auto ?**



Appelez nous

(+216) 31 341 350

www.attijarileasing.com.tn



Contactez nous

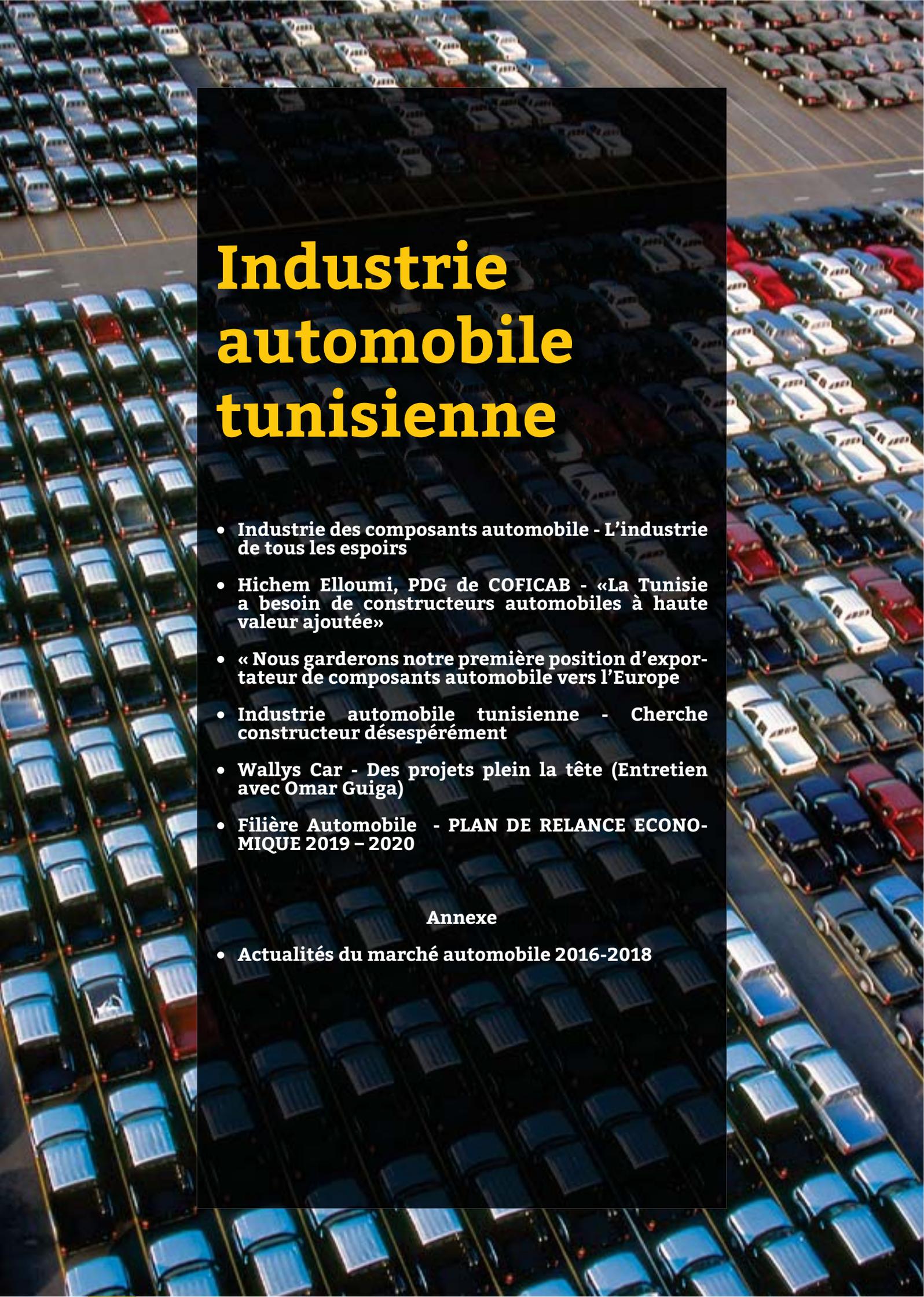
contact@attijarileasing.com.tn

LA NOUVELLE *Rio* BERLINE PLUS GRANDE PLUS AUDACIEUSE.



The Power to Surprise





Industrie automobile tunisienne

- **Industrie des composants automobile - L'industrie de tous les espoirs**
- **Hichem Elloumi, PDG de COFICAB - «La Tunisie a besoin de constructeurs automobiles à haute valeur ajoutée»**
- **« Nous garderons notre première position d'exportateur de composants automobile vers l'Europe**
- **Industrie automobile tunisienne - Cherche constructeur désespérément**
- **Wallys Car - Des projets plein la tête (Entretien avec Omar Guiga)**
- **Filière Automobile - PLAN DE RELANCE ECONOMIQUE 2019 - 2020**

Annexe

- **Actualités du marché automobile 2016-2018**

NOUVELLE PEUGEOT 508

WHAT DRIVES YOU?*



PEUGEOT i-Cockpit®

VISION NOCTURNE

SURVEILLANCE D'ANGLE MORT ACTIVE

*Qu'est-ce qui vous fait avancer ?

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

STAFIM et son réseau :

Rue du Lac Léman - Les Berges du Lac - 1053 Tunis
Tél. : 71 86 04 44 - 71 90 05 15 - 71 80 60 22 - Fax : 71 86 23 03.

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL Photos non contractuelles



Devenez fan de Peugeot Tunisie sur
www.facebook.com/Peugeot.Tn

Industrie des composants automobile

L'industrie de tous les espoirs

Avec une croissance moyenne annuelle de 12%, l'industrie fait l'objet de toutes les attentions de la part des autorités; une étude sur les orientations stratégiques du secteur est en cours de préparation, le ministère de l'Industrie prévoit des objectifs ambitieux à moyen terme, notamment une progression des exportations du secteur de 6 à 20 milliards de dinars à l'horizon 2025 et des emplois qui passeraient de 80 à 160.000.

L'industrie automobile constitue l'un des piliers de l'industrie tunisienne en termes d'emploi et de contribution aux exportations (plus de 17% du total des exportations 2017). Elle est considérée comme l'un des secteurs prioritaires et bénéficie de plusieurs avantages dans le cadre de la nouvelle loi d'investissement.

La Tunisie est parmi les 10 premiers fournisseurs de l'Union européenne en faisceaux de câbles et elle est le 2e exportateur de composants automobile en Afrique.

Les équipementiers fournissent de grands constructeurs automobiles: Audi, Citroën, Fiat, Mercedes, Peugeot, Renault, Seat, Volkswagen ... La Tunisie est le seul pays

Témoignage

L'installation de nouveaux fournisseurs en Tunisie nous a permis de développer et diversifier nos achats dans des familles de pièces très variées (électronique, plastique, mécanique ...). Les fournisseurs tunisiens satisfont à l'ensemble des spécifications exigées par PSA, notamment dans les domaines qualité, compétitivité, responsabilité sociale et environnementale et efficacité industrielle. En 2016, j'ai ainsi récompensé d'un «Award Best Plant» trois usines tunisiennes.

M. Yannick Bézard
Directeur des achats du Groupe PSA

NOMBRE D'ENTREPRISES DU SECTEUR

275
entreprises, dont

134
entreprises totalement exportatrices, dont

173
avec des participations étrangères

85,000
postes d'emplois

Production (2017) :
2,8
milliards d'euros

8,23
milliards de dinars

Exportations (2017) :

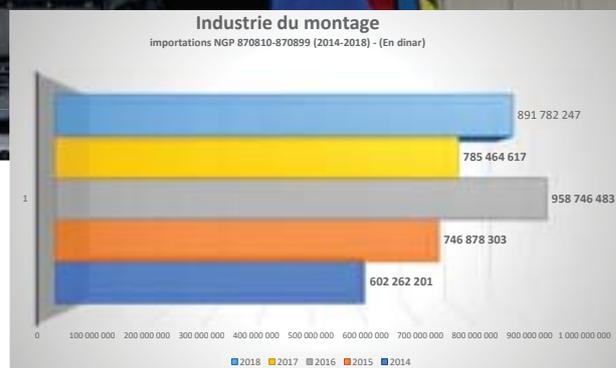
2,3
milliards d'euros

6,76
milliards de dinars

Valeur ajoutée du

secteur :

38 %



en Afrique doté d'entreprises locales, actives dans le secteur des composants automobiles et développées à l'échelle mondiale, en l'occurrence en Roumanie, au Portugal, au Mexique, en Chine ...

La position de la Tunisie dans le secteur du câblage et des faisceaux de câbles est compétitive à l'échelle mondiale. Et les domaines connexes comme les commutateurs et connecteurs sont bien développés.

Avec les voitures électriques, des nouveaux produits seront développés, notamment :

- La technologie avancée des câbles
- Les systèmes d'alimentation 48v
- Les moteurs électriques
- Les batteries pour véhicules électriques
- Eclairage
- La mécatronique

EVOLUTION DE LA PRODUCTION ET DES EXPORTATIONS DU SECTEUR:

En plus des composants automobiles, existe :

12
unités de fabrication de carrosseries et remorques

3
unités de fabrication d'autobus et autocars

6
unité de fabrication de camionnettes

1
unité de montage de tracteurs routiers

(En MDT)	2008	2012	2016	2017
Production	2 770	4 200	6 500	8 230
Exportations	2 405	3 605	6 000	6 760



Hichem Elloumi, PDG de COFICAB

La Tunisie a besoin de constructeurs automobiles à forte valeur ajoutée

La production tunisienne en composants automobiles est dans sa grande majorité destinée à l'Union européenne. C'est le premier secteur exportateur avec plus de 2 milliards d'euros, les matériaux les plus exportés étant les câbles et les câblages, sans oublier les filtres, les composants électriques, électroniques et mécaniques.

La production tunisienne en composants automobiles est dans sa grande majorité destinée à l'Union européenne. C'est le premier secteur exportateur avec plus de 2 milliards d'euros, les matériaux les plus exportés étant les câbles et les câblages, sans oublier les filtres, les composants électriques, électroniques et mécaniques.

Dans l'entretien ci-après, Hichem Elloumi, PDG de COFICAB, leader dans le domaine des composants automobiles en Tunisie, vice-président de l'UTICA, membre fondateur de la Tunisian Automotive Association (TAA), ne cache pas son optimisme quant à un futur du secteur de l'industrie économique.

WMC : Comment décririez-vous le secteur des composants automobiles dans notre pays aujourd'hui ?

Hichem Elloumi : C'est un secteur à fort potentiel qui se développe et qui attire beaucoup d'investissements, constitué en grande partie des extensions réalisées par les équipementiers. Chaque année plusieurs milliers d'emplois sont créés.

Par ailleurs, nous assistons aujourd'hui à un mouvement des équi-

pementiers depuis les pays d'Europe de l'Est (Roumanie, Bulgarie), qui ont aujourd'hui rejoint l'UE, vers les pays d'Afrique du Nord dont la Tunisie. Nous pouvons citer Leoni, Dräxлмаier et Yazaki, soient des constructeurs automobiles d'envergure qui consolident de plus en plus leur positionnement dans notre pays.

Le climat de l'investissement en Tunisie s'apprête-t-il au développement de l'industrie automobile ?

Il est évident que nous devons l'améliorer en limitant les prérogatives de la toute puissante bureaucratie tunisienne, en simplifiant les procédures et en améliorant le rendu du port de Radès.

Nos zones industrielles doivent, elles aussi, répondre aux standards internationaux. Ceci étant, le site Tunisie reste compétitif. Et sur le plan social, le contexte est constructif entre l'UTICA et l'UGTT, les négociations aboutissent très souvent à des solutions aux problèmes qui peuvent se poser. Les conflits existent mais nous les gérons et nous les résolvons.

Le développement du secteur des



Nous avons besoin d'un investissement structurant de l'ordre de 400 à 500 millions d'euros

composants automobiles peut-il avoir un effet d'entraînement sur l'industrie toute entière en créant de nouvelles chaînes de valeurs et en allant jusqu'au montage des véhicules sur place ?

La Tunisie a besoin de constructeurs automobiles avec une valeur ajoutée. Aujourd'hui, il n'y en a pas. Nous avons besoin d'un investissement structurant de l'ordre de 400 à 500 millions d'euros, pas celui d'assemblage ou de montage. Il faut qu'il y ait un constructeur d'envergure qui choisisse la Tunisie en tant que site de production à l'export.

Toutes les conditions sont réunies aujourd'hui pour attirer ce genre d'investisseurs.

La tendance est aujourd'hui à l'industrie verte y compris bien entendu celle touchant au secteur de la construction automobile. Vous y êtes ou pas encore ?

La tendance est là et de toutes les manières, en tant qu'industriels tunisiens, nombreuses sont les entreprises tunisiennes qui répondent à la certification iso 14001 qui consiste à prendre en compte l'impact environnemental dans notre management en prenant les mesures adéquates pour le préserver et l'améliorer.

Nous travaillons à rendre notre industrie moins nocive à l'environnement. Nos clients exigent des certifications prouvant notre respect de l'environnement dont le recyclage des déchets industriels et la préservation du sol en n'y déversant pas de produits polluants. En fait, nous travaillons à mettre en place des stratégies prenant en compte le développement durable. D'ailleurs, avec l'augmentation des tarifs de la STEG, l'industrie s'oriente de plus en plus vers l'usage des énergies renouvelables.

Dans la loi transversale sur l'amélioration du climat d'affaires, il y a une partie consacrée aux énergies renouvelables où les entreprises à forte consommation énergétique sont encouragées à produire leur propre énergie à travers des moyens de production verts.

Les voitures électriques sont tendance à l'international et particulièrement en Europe où le parc automobile est sans cesse renouvelé et où des campagnes sont lancées régulièrement pour développer la voiture du lendemain. Pensez-vous que les industriels des composants automobiles pourraient accompagner cette évolution et résister aux nouvelles donnes ?

En ce qui nous concerne, et pour ce qui est du câblage destiné aux voitures électriques, il faut juste que les câbles soient plus épais de plus grosse section, mais il y aura moins de composants en nombre, différents et avec une valeur ajoutée encore plus importante. Le temps de la voiture électrique viendra mais ce n'est pas pour tout de suite. Et n'oubliez pas, elle



la Tunisie a tous les atouts pour devenir un site occupant les premiers rangs de l'industrie automobile mondiale

coûte plus cher aussi.

Dans un pays comme la France, des subventions sont accordés pour encourager l'acquisition de voitures hybrides ou électriques ?

Nous avons intérêt, vu l'état du parc automobile énergivore et polluant, à travailler plus pour encourager les véhicules électriques en éliminant, à titre d'exemple, les droits de douanes. User d'énergies renouvelables pour approvisionner les voitures élec-



triques est une piste à creuser. Il y a tout un bilan à faire. L'évaluation du coût des énergies fossiles est à faire pour mesurer la pollution et les excès d'émissions de gaz à effet de serre, menace importante à cause de leur effet polluant.

Il est évident que les transports sont responsables d'une part substantielle

dans les émissions de gaz, c'est pour cela que nous devrions procéder à des études pour voir si les centrales électriques approvisionnées en gaz et en pétrole sont plus polluantes que les voitures ou pas.

Ceci dit, les moyens de transport sont voués rapidement à évoluer, ne serait-ce qu'à cause de l'épuisement à venir des ressources énergétiques primaires.

La moyenne d'âge d'un véhicule est généralement de l'ordre de 10 ans, et ce qui est problématique dans notre pays est la cherté des voitures à cause de la chute de la valeur du dinar. Le renouvellement du parc automobile tunisien ne se fera certainement pas demain et dépendra en grande partie de l'amélioration du pouvoir d'achat de nos concitoyens dans les années à venir.

Pouvons-nous espérer voir l'UTICA organiser les assises de l'industrie automobile et y exposer ses stratégies pour développer le secteur ?

Je suis membre de la TAA (Tunisian Automotive Association, ndlr) qui a organisé en 2018 la 1ère édition d'un Salon professionnel biennal destiné au développement de l'industrie automobile. L'initiative de cette association vient de nombre d'équipementiers étrangers et Tunisiens qui ont voulu développer le secteur indépendamment de la dimension syndicale relevant des prérogatives de l'UTICA.

La TAA se donne pour mission de mettre en place des stratégies visant l'expansion de l'industrie automobile, la défense du site Tunisie à l'international et le lobbying pour attirer de nouveaux investissements et des constructeurs d'envergure.

J'estime pour ma part que la Tunisie a tous les atouts pour devenir un site occupant les premiers rangs de l'industrie automobile mondiale à condition d'améliorer la logistique (ports) et de simplifier les réglementations.

Propos recueillis par Amel Belhadj Ali



« Nous garderons notre **première position** d'exportateur de composants automobile vers l'Europe »

dit Fathi Sahlaoui, DG des Industries manufacturières

Dans un monde en mouvement continu où la concurrence est ardue, la Tunisie est bien positionnée sur le marché des composants automobiles. L'industrie automobile maintient son premier rang à l'export. A l'international, la Tunisie reste bien positionnée d'autant plus que le secteur connaît une refonte de sa chaîne de valeur avec un basculement de la demande et de l'offre mondiale vers les pays émergents. De grands constructeurs automobiles augmentent leurs capacités de production en procédant à des extensions ou en réalisant de nouvelles usines.

WMC : *Le point sur l'industrie automobile dans notre pays ?*

Fathi Sahlaoui : La Tunisie est le deuxième exportateur des composants automobiles, essentiellement en direction de l'Europe, avec plus de 270 entreprises opérant sur le marché et avec des sociétés leaders dans le secteur des faisceaux de câbles.

A mon humble avis, nous sommes les premiers si nous focalisons uniquement sur les composants. Cette industrie est considérée comme prioritaire et bénéficie de nombre d'avantages et d'incitations en termes de primes d'investissement et autres privilèges.

Au cours de la dernière décennie, la production et l'exportation dans l'industrie automobile en Tunisie ont réalisé une croissance annuelle à deux chiffres, soit une moyenne de 12%. Le tissu industriel est marqué par la présence de constructeurs

automobiles de renommée internationale comme Leoni, Kromberg & Schubert, Yazaki, Valeo, Dräxlmaier, Schlumberger, soit des locomotives du secteur disposant de grandes capacités d'emploi et d'exportation. Ces firmes suivent un rythme de croissance soutenu et évolutif grâce aux extensions qu'elles opèrent annuellement. Je nomme à titre d'exemple Yazaki et Leoni.

Combien de postes ont été créés cette année suite aux dernières extensions réalisées par les firmes que vous venez de citer ?

Nous parlons au moins de 10.000 emplois à créer par Yazaki et Leoni d'ici la fin de l'année 2019. Leoni a inauguré un site en 2018 et il y a un autre qui entrera en production cette année.

Les composants sont un pilier de l'industrie automobile et représentent un socle fondamental pour développer



la Tunisie est décidée à développer l'industrie automobile, qu'elle soit conventionnelle ou tournée vers l'avenir. Nous tenons à garder notre position de premier exportateur des composants automobiles vers l'Europe.

l'industrie de l'assemblage des voitures. Si les industriels disposent d'un tissu développé en matière de composants -et je parle là des équipementiers de rang 1 et de rang 5-, ils pourront implanter leurs sites de montage en Tunisie. Ce qui nous manque, à titre d'exemple, ce sont les équipementiers qui fabriquent le tableau de bord des véhicules.

Où se situe la Tunisie dans la chaîne de valeurs de l'industrie automobile ?

Actuellement, nous avons tous les rangs, ils s'installent là où il y a des usines de montage et d'assemblage.

En avons-nous ici en Tunisie ?

Oui, il y a la marque tunisienne de voiture Wallys Car qui assure la fabrication de bout en bout. Tout récemment on a eu la marque Geely, représentée par le Groupe Zouari, seul véhicule particulier assemblé en Tunisie dans les usines de la société Médicars. La Dongfeng S50 montée localement dans les usines de COMET à El Mghira.

Nous avons également des sites de montage de pickup tels l'Isuzu assemblé par la Société des industries mécaniques maghrébines de Kairouan, ainsi que Médicars à Sousse qui assure l'assemblage des Pickup Mahendra avec un taux d'intégration conséquent.

Il y a une année, c'est Peugeot qui s'est engagée sur le

chemin de l'assemblage des pickups en s'implantant à El Mghira avec une capacité de 4000 véhicules par an. Il est prévu d'ailleurs que sa capacité passe au double.

Le ministère a-t-il mis en place une stratégie pour attirer de nouveaux investisseurs ?

Le 7 juillet 2018, nous avons proposé au gouvernement un plan pour développer le secteur et promouvoir le site Tunisie. Nombre de mesures ont été prises dans le cadre d'un conseil ministériel consacré à cette industrie. Nous comptons lancer l'automotive smart city à el Sbhikha. Il s'agit d'un écosystème de 250 hectares réparti entre une cité industrielle de 200 hectares et 50 hectares en tant que cité d'appui abritant un centre de Recherche et Développement, un centre de formation professionnelle PPP -à l'instar de celui d'El Mghira- et une zone logistique. C'est une proposition que nous comptons traduire en actions concrètes.

Le monde se tourne vers le futur, on parle d'économie verte, d'industrie verte et bien entendu de transport vert. Comment expliquer le retard de la Tunisie à ce niveau, d'autant plus que certains opérateurs privés pensent y investir ?

Il y a tout un projet d'introduction de véhicules électrique en Tunisie. J'ai été moi-même chargé du dossier en question. Un opérateur privé en a récemment fait la démonstration à

travers un véhicule électrique. C'était une action pilote qui vise à terme à importer des milliers de véhicules électriques.

En avons-nous les moyens aujourd'hui et tout de suite ? Ces voitures, pour votre gouverne, nécessitent des temps de recharge d'environ huit heures et par conséquent leur généralisation implique le développement d'équipements collectifs analogues pour la recharge. Ces voitures ont besoin de bornes de recharges -et d'ores et déjà il y a un projet pour une convention entre la STEG et la SNDP pour installer des bornes dans les stations AGIL. Il y a tout un volet stratégique à mettre en place et si nous devons encourager l'usage de ces voitures et nous voudrions en outre qu'il y ait un développement de tout un tissu industriel autour.

Nous devons aussi procéder à des comparaisons entre les coûts et les avantages des voitures conventionnelles et ces nouveaux véhicules, et c'est l'ANME (Agence nationale de maîtrise de l'énergie) qui en est chargée.

Donc pour résumer, nous estimons qu'il faut commencer par introduire entre 500 et 1000 véhicules électriques dans un premier temps. Pour les subventionner, nous pourrions recourir au Fonds de transition énergétique. Des propositions allant dans ce sens seront soumises à un conseil ministériel. En fait, la Tunisie est décidée à développer l'industrie automobile, qu'elle soit conventionnelle ou tournée vers l'avenir. Nous tenons à garder notre position de premier exportateur des composants automobiles vers l'Europe ■



12 %

Taux de croissance annuel de l'industrie des composants automobile



10 000

Nouveaux emplois dans le secteur des composants en 2019



BORNES DE RECHARGES ÉLECTRIQUES

Projet de convention entre la STEG et la SNDP pour l'installation de bornes de recharge dans les stations AGIL.

tekiano

tekiano

TEK

NESS

KULT

#Festivals

SAMSUNG Galaxy Grand Prime Pro

NOUVEAU

انوس راقدة بال
باني موبيل

Facebook: Samsung Tunisie

ITALIA CULTURE MEDITERRANEO

Projet "Italie, Cultures, Méditerranée" - Programme des activités culturelles organisées par

SCUOLA MUSICA FIESOLE

Decouverte d'une église byzantine dans le site archéologique

A Tunisian at Harvard: Un jeune tunisien livre ses secrets pour

Motorola G55 Plus: Le smartphone milieu de gamme le moins cher

Film "Benzine" ou Comment l'immigration

"Ooredoo El Khir" achève la réflexion de deux logements à Sidi

200.000
Visiteurs Uniques

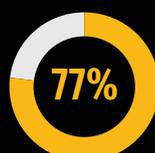
250.000
Visites

500.000
Pages Vues

Ciblage JEUNES
50% ont moins de 24 ans
38% ont entre 25 et 34 ans



13 - 17
ans



18 - 34
ans



Autres

Industrie automobile tunisienne

Cherche constructeur désespérément

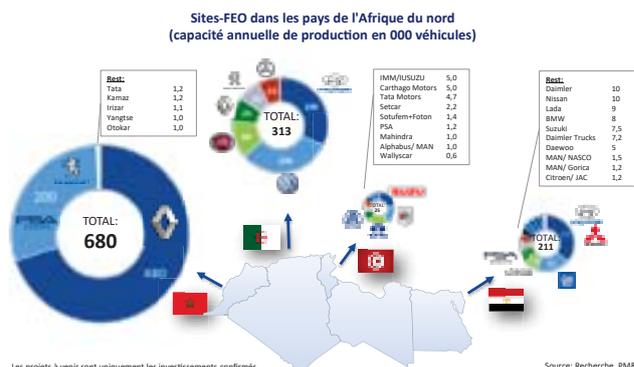
Hichem Elloumi, PDG de COFICAB et vice-président de l'UTICA, ne cache pas son optimisme quant à un futur du secteur de l'industrie économique, tout en insistant sur le fait que la Tunisie a toujours besoin de constructeurs automobiles avec une valeur ajoutée, en soulignant qu'aujourd'hui il n'y en a pas.

La Tunisie a besoin d'un investissement structurant de l'ordre de 400 à 500 millions d'euros, pas celui d'assemblage ou de montage. Il faut qu'il y ait un constructeur d'envergure qui choisisse la Tunisie en tant que site de production à l'export.

Plusieurs projets de constructeurs automobiles ont finalement opté pour des pays voisins, notamment le Maroc qui aligne aujourd'hui une capacité de production de 680.000 véhicules par an, suivi par l'Algérie (313.000 unités).

Le ministère de l'Industrie, dans un document sur les objectifs de développement du secteur de l'industrie automobile en Tunisie, a prévu d'importantes incitations fiscales pour encourager l'activité de montage et de production de véhicules.

L'extension du bénéfice des disposition prévues par la loi n°111-1990 article 27 aux voitures particulières. Les nouvelles dispositions prévoient également de faire béné-



Répartition des entreprises automobiles par secteurs

Secteurs	Entreprises	%	Emplois
Industries mécaniques et métallurgiques	95	37%	12 113
Industries électriques et électroniques	100	39%	45 994
Industries chimiques	38	15%	4 252
Industries textiles et habillement	12	5%	1 822
Autres	10	4%	3 446
Secteurs	255	100%	67 627

source: APII juin 2017

ficier l'activité de production de voitures particulières de l'exonération des droits de douane pour les composants importés et non fabriqués localement, tels que prévues par l'article 14 de la loi de finances 2004

il faut le voir
pour le croire.
Nouveau Hyundai tucson.





التجاري ليزنغ
Attijari Leasing

SIMPLE À ACQUERIR AVEC ATTIJARI LEASING



NOS EXPERTS ET CONSEILLERS sont à votre disposition
pour mieux vous guider dans votre choix



Propos recueillis par Ali Abdesslem

Wallys Car

Des projets plein la tête

Le secteur automobile possède des atouts pour se développer. Les pouvoirs publics œuvrent à lui procurer les moyens de son expansion. Le point avec Omar Guiga, le PDG de Wallys Car.

WMC : On peut dire que Wallys Car est un pari réussi ?

Omar Guiga : Wallys est parvenu à s'installer comme constructeur indépendant. Nous avons réussi à initier des relations de partenariat avec un important réseau de fournisseurs locaux. Nous avons choisi une niche de SUV décapotable, avec notre modèle initial IZIS, destiné aux villes balnéaires (Caraïbes, Côte d'Azur-Riviera, Jerba).

Nous l'avons décliné dans un second modèle IRIS, avec la même identité, notamment perceptible au niveau de la calandre, en y apportant une touche citadine marquée, mais toujours un profil loisir et littoral.

Notre effort de branding a fait que notre marque est sollicitée par le marché. Je me réjouis de rappeler que notre signature identitaire a

séduit. Le modèle IZIS était presque totalement exporté. Avec le second modèle IRIS on est à 50-50 entre l'export et le marché local. A l'heure actuelle nos carnets de commande sont bien garnis. Nous avons plusieurs modèles en plan. Et l'aventure continue !

Quels étaient vos principaux défis au départ ?

Le premier était de s'installer comme constructeur indépendant sur un marché dominé par les enseignes internationales. L'accueil du public ne nous était pas garanti, et c'est un défi de branding considérable.

D'entrée de jeu, nous étions partis à l'assaut du marché européen. Et je dois avouer que les clients européens, lesquels sont bien avertis en culture mécanique, ont été au rendez-vous. Ce n'était pas gagné



Wallys Car a finalisée un modèle urbain, pour étudiants et jeunes cadres. Il sera de petite taille et très économique. Ce sera le modèle le moins cher du marché avec un très bel effet d'appel Car



58 %

Taux d'intégration
wde la Wallys

d'avance. Je vous laisse mesurer le pari. Conquérir des Européens avec une voiture tunisienne (dois-je rappeler toutefois qu'elle est équipée d'un moteur PSA - Peugeot) était un coup d'audace marketing.

Notre travail de profilage commercial sur le segment de la voiture de ville balnéaire a été payant.

En Tunisie, les clients sont tout aussi exigeants. Ils ont malgré tout adopté le principe de rouler dans une voiture tunisienne. De plus, nous sommes parvenus à faire admettre aux pouvoirs publics, du fait de notre détermination, qu'il existe un potentiel technique et technologique national et qu'il est possible de transformer l'essai. A présent ils nous considèrent comme des partenaires, certes audacieux mais néanmoins responsables et nous nous concertons, régulièrement.

Vos véhicules sont-ils homologués ?

Nos deux modèles sont homologués aux normes européennes et tunisiennes. Cependant, je dois préciser qu'il existe deux niveaux d'homologation. Le premier s'applique aux constructeurs grand public. Le second, plus accommodant avec des paliers plus flexibles, s'adresse aux constructeurs indépendants qui fabriquent moins de 1 000 voitures en cadence annuelle.

Nos véhicules, à l'instar de certains modèles européens, notamment les prestigieuses voitures anglaises de marque Morgan, ne sont pas équipés d'airbag, à titre d'exemple. Nos crash-test sont passés non pas à 80 km/h comme pour les voitures de série mais à 50 km/h.

Je rappellerais que les frais d'homologation sont très coûteux. Nous avons payé 150 000 euros contre 500.000 pour les voitures de série. C'est assez lourd, cependant c'était le ticket d'entrée pour conquérir la confiance des clients. La BERD avait été à

nos côtés pour nous financer.

D'une certaine façon, votre niche commerciale est captive. Et puis, le marché sourit aux plus audacieux...

Pas vraiment, notre niche n'est pas protégée. Il se trouve que nous sommes le premier producteur national. Nous sommes, par la force des choses, en pole position.

Par ailleurs, il ne vous échappe pas que qui ne tente rien, n'a rien.

A quel palier d'intégration se situe Wallys Cars ?

Je vais vous surprendre. Wallys réalise un taux d'intégration de 58 %. Je vous fais la check list des



La Tunisie peut faire l'impasse d'un constructeur, si on monte un consortium d'équipementiers. On peut faire de jolies percées, avec une initiative tunisienne.

composants locaux que nous montons sur nos voitures. Il y a les sièges, les vitres, les amortisseurs, les pneus, les filtres moteurs et naturellement le câblage électrique ainsi que la peinture et quelques divers autres articles. Et surtout, nous avons fait l'effort de fabriquer nos propres châssis ainsi que les éléments de nos carrosseries.

Il est vrai que pour le châssis et la carrosserie, le plus dur est de faire le travail de conception que nous avons fait en collaboration avec nos

fournisseurs, c'est-à-dire la configuration définitive des formes et des mensurations. C'est un travail de prototypage, laborieux et complexe. Nous y sommes parvenus et ce n'est pas un moindre défi technique et technologique.

La BERD était encore une fois à nos côtés pour assurer le financement du processus. Le travail de découpage et de pliage est réalisé par nos fournisseurs. Et, tout le travail de soudure est fait chez Wallys en intramuros. Et à cette occasion, je précise que nous équipons nos modèles d'un moteur PSA.

Quid de certaines autres pièces nobles, telle la boîte de vitesse ?

J'apporte une précision à ce niveau. Le plus dur est de faire le travail de conception. C'est l'étape originelle et elle est hautement technique et technologique. Et surtout très coûteuse. PSA a engagé 800 millions d'euros pour un premier concept car. Elle l'a décliné en huit modèles. Et c'est ce qui lui a permis d'amortir l'investissement initial. Pour la grande série, les constructeurs peuvent réunir ces montants mirobolants.

Une fois la conception réalisée, la mise en fabrication devient un processus maîtrisable. En Tunisie on peut en assurer la production sous réserve de quelques paramétrages technico-économiques pour satisfaire à des normes de cadence et de rentabilité. Mais c'est tout à fait envisageable.

Je soutiens que l'on peut fabriquer toutes les pièces du moteur et aller jusqu'au moteur complet.

Quel sera votre troisième coup d'audace ?

Nous avons finalisé un modèle urbain, qui pourrait être destiné aux étudiants et aux jeunes cadres. Il sera de petite taille, très économique. Ce sera le modèle le moins cher du marché avec un très bel effet d'appeal car son design a été réalisé avec un grand soin esthétique.



Un projet de Pickup avec un taux d'intégration de 62%

Ce sera la Smart tunisienne ?

Quelque chose de semblable. Ce sera du moins une bonne réplique mais pas une pâle copie. Il y aura toute notre marque de fabrique.

Et vous revoquez vos capacités ?

Exact, je pense que nous serons à une cadence de 500 voitures par an pour chaque modèle.

Toutefois, les petites cadences vous privent de l'effet d'échelle.

C'est évident. Et la première contrainte reste évidemment la modeste taille du marché. Nos four-

Sous peu nous produirons un pickup. Il sera lui aussi joliment profilé. Et, tenez-vous bien, nous réaliserons sur ce modèle un taux d'intégration de 62 %. Grâce à notre option de décliner nos modèles à partir d'un standard initial, nous parvenons à faire une économie d'échelle. J'ajouterais qu'il sera "designé" avec une touche d'élégance et toujours un clin d'œil à notre silhouette identitaire. Et pour plus d'efficacité, la cabine sera dotée d'un écran tactile car, n'oublions pas, ces véhicules sont destinés aux commerciaux qui ont besoin de reproduire les itinéraires de leurs déplacements.

En logique de remontée des flux, le

nisseurs également, tout en adhérant à notre démarche, doivent découvrir certains sentiers d'efficacité. L'expérience est encore à ses débuts et je ne doute pas que nous progresserons ensemble. Les premiers pas dans la construction automobile sont à ce prix.

Enfin, je retiens que tout cet écosystème est en train de s'agglomérer et s'oblige à positiver. Une belle dynamique de groupe, en somme.

*Envisagez-vous de diversifier le concept ?**secteur peut-il aller vers un investissement structurant pour la construction automobile ?*

Pas de doute sur la question. C'est une perspective réaliste. Le secteur est fin prêt à sauter le pas. La production en grande série est bien envisageable. Nos capacités et nos capacités sont extensibles et peuvent s'accommoder du saut de palier vers la grande série.

Quels seraient les partenaires avec lesquels on peut s'allier, à présent que les Européens se sont délocalisés dans d'autres pays de la région ?

Je pense à des enseignes coréennes, qui sont d'un très bon standing. Je pense également aux marques japonaises à la renommée établie qui pourraient être tentées par l'idée.



**Low
Cost**

La moins cher
du marché pour
étudiants et jeunes
cadres

Il reste toutefois une autre voie et qui mérite d'être explorée : on peut envisager d'y aller par nos propres moyens en association avec des équipementiers de renom, tels ARDIA ou VALEO, qui sont présents sur notre site national et qui connaissent bien notre véritable potentiel.

Cette possibilité mérite d'être explorée et elle serait assez enthousiasmante pour les équipementiers. On peut faire l'impasse d'un constructeur, si on monte un consortium d'équipementiers, je persiste et je signe. On peut faire de jolies percées, avec une initiative tunisienne.

La démarche du constructeur est la suivante : il assure la partie recherche et développement, fait sous-traiter la fabrication et reprend la main au niveau du montage. Ce processus peut être repensé dans un cadre consorsial. Ce n'est pas gagné d'avance, mais c'est plausible. Il faut trouver une personne ou une structure pour porter ce projet.

Quels sont vos relations avec le CETIME ?

Nous entretenons un excellent partenariat avec le Centre technique des industries mécaniques et électriques (CETIME). Les experts du Centre ont du répondant et nous collaborons sur de nombreux projets.

En regardant vers l'avenir, envisagez-vous d'aller vers la voiture électrique ?

Nous sommes déjà sur un prototype de voiture électrique. Ce sera un véhicule "B to B". Ce ne sera pas une routière mais un véhicule pour transporter du fret sur des aires restreintes ou sur des distances réduites. C'est un modèle idéal pour la Poste ou sur



La Tunisie ambitionne de devenir le premier pays du continent à réussir ce switching vers les véhicules électriques. Cette idée est devenue un challenge national et l'Etat y alignera les moyens matériels et technologiques



des bases militaires ainsi que des plateformes logistiques.

Il sera une fois encore joliment désigné avec un clin d'œil à notre référentiel identitaire, notamment au niveau de la calandre.

Par-delà, est-ce que le secteur automobile pourrait basculer vers le tout électrique ?

Je vais vous surprendre en annonçant que c'est l'Etat qui est maître d'œuvre de cette stratégie. Les pouvoirs publics font le pari de prendre la vague de l'électrique. La Tunisie est tout à fait capable d'homologuer des autos électriques. Et je vois très bien le secteur migrer vers l'ensemble électrique. Je vois à travers mes contacts avec les divers ministères que l'Etat est bien résolu à accompagner cette migration technologique du secteur.

L'ambition secrète est que la Tunisie soit le premier pays sur le continent à réussir ce switching. Je considère que cette idée est devenue un challenge national et je pense que l'Etat y alignera les moyens matériels et technologiques. Je prends

le pari que le secteur saura se réinventer sur la prochaine décennie.

« les retombées du vieillissement du parc automobile sont pénalisantes pour l'économie et l'environnement. »

Le parc national vieillit. Cela nous pénalise en matière énergétique, environnementale et du fait de lourds achats de pièces de rechange, en bilan devises. Pour aider à renouveler le parc, faut-il recourir à la fiscalité, à la subvention au renouvellement ?

Le vieillissement du parc est sans surprise. C'est une conséquence de la baisse du pouvoir d'achat des Tunisiens. Subventionner le renouvellement comme le font certains pays européens serait une idée pratique. L'Etat en a-t-il les moyens ? Ou peut-il s'en donner les moyens ? La question mérité d'être posée.

Il est évident qu'une réduction de la TVA de 19 à 12 % doperait les achats. C'est un scénario auquel l'Etat devrait se pencher tant les retombées du vieillissement du parc auto sont pénalisantes pour l'économie et l'environnement.



Electrique

concept de véhicule utilitaire pour des distances réduites

Selon vous, afin d'améliorer le bilan en devises du secteur, faut-il revenir à la réglementation sur la compensation ?

Je dois dire que cette

réglementation a aidé au boom des industries des composants autos. Les constructeurs devaient dépenser une partie des ventes de leurs modèles sur le marché tunisien en achats locaux. Et, mécaniquement, ils se sont orientés vers l'achat de pièces. Avec la mondialisation, cette réglementation a été abandonnée. Je pense qu'il serait bénéfique, pour le secteur, de la réactiver. Cela doperait sans doute les exportations autant que les investissements.

C'est utile de faire un protectionnisme bien maîtrisé. Cela chasserait les enseignes prédatrices, intéressées par les ventes à sens unique, sans se soucier de l'essor de l'économie tunisienne. Donald Trump a obtenu de bons résultats, en soutien à l'économie américaine. Je considère, pour ma part, que tout bien considéré, au bout du compte, la compensation serait un levier bénéfique pour le secteur ■



les retombées du vieillissement du parc automobile sont pénalisantes pour l'économie et l'environnement.

WEBMANAGERCENTER



AUDIENCE WMC PORTAIL (2019 - source Google Analytics)

+ de **7 Millions**
Visiteurs Uniques

+ de **12 Millions**
Visites

+ de **23 Millions**
Pages Vues

L'Offre de ciblage intégrée la plus puissante du web tunisien
CSP+, Cadres, Dirigeants... associé à un ciblage large public (depuis 2000)

Filière Automobile

PLAN DE RELANCE ECONOMIQUE 2019 – 2020 100 mesures pour une relance à deux dimensions Conseil d'analyses économiques

Malgré sa taille restreinte, la Tunisie a mis en place une politique sectorielle d'industrialisation qui a favorisé l'émergence d'un réseau d'équipementiers dont la production est destinée à l'exportation. Le secteur des équipements automobiles est aujourd'hui un secteur dynamique et à fort potentiel. L'industrie automobile tunisienne est classée deuxième à l'échelle africaine. Elle figure parmi les principaux fournisseurs européens.

Les avantages du site Tunisie sont l'existence d'un bon noyau d'entreprises tunisiennes dans l'industrie automobile ainsi que dans l'approvisionnement d'équipements automobiles, la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée notamment des ingénieurs, la compétitivité des salaires, une position géographique attrayante grâce à sa proximité des marchés européens, et finalement la dépréciation du dinar.

Néanmoins, plusieurs barrières freinent son expansion, telles que l'étroitesse du marché local, l'instabilité politique et institutionnelle et l'insuffisance de l'engagement de l'Etat. Ce manque d'engagement est illustré par des incitations fiscales faibles, l'inexistence de zones franches spécifiques aux constructeurs automobiles qui permettraient d'accélérer les délais d'exécution en Europe, le mauvais état des infrastructures, la lourdeur de la réglementation douanière et de change, la fuite des compétences et une discrimination dans la réglementation de changes entre entreprises résidentes et non résidentes qui pousse au cloisonnement entre ces deux types d'entreprises.

Ces entraves nécessitent des mesures de relance avec un impact sur le court terme :

Mesure 61 : Améliorer l'accueil des investisseurs étrangers : il est important de définir la stratégie de ciblage de

ces investisseurs et d'instaurer un protocole d'accueil pour les

investisseurs sous le leadership des plus hautes instances du pays pour mieux les attirer vers le site Tunisie.

Mesure 62 : Renforcer les capacités de la main-d'œuvre qualifiée en particulier les ingénieurs en équipements automobiles ou en électronique.

Plusieurs autres mesures doivent être lancées dans l'immédiat pour un impact sur le moyen terme :

Mesure 63 : Procéder au lancement d'une road map des futures zones industrielles pour les équipementiers automobiles: les zones industrielles permettent au cluster de diminuer les coûts d'approvisionnement et d'exécution. La présence dans cette zone des clusters connexes dont les produits sont des produits intermédiaires aux équipementiers est également importante.

Mesure 64 : Développer des clusters connexes au secteur de l'équipement automobile à savoir l'électronique, l'électrique, l'intérieur, et les véhicules utilitaires et spéciaux.

Mesure 65 : Agir pour le décloisonnement : la discrimination entre entreprises résidentes et non résidentes peut affecter négativement le cluster.

Mesure 66 : Engager une réflexion conjointe de l'Etat, du secteur privé et des partenaires sociaux sur la vision et le positionnement stratégiques sur les créneaux porteurs de l'industrie automobile ■

A photograph showing a person in a dark suit handing a set of car keys to another person. The background is a white car, with the front grille and headlight visible. The scene is set in what appears to be a car dealership or showroom.

Actualités du marché de l'automobile 2016-2018

Industrie automobile : Nissan fabriquera des Pick-Up en Tunisie



Nissan, faisant partie des principaux groupes automobiles dans le monde, va démarrer la fabrication de Pick-Up en Tunisie en mars 2019. L'annonce a été faite lundi 10 septembre 2018 à Tunis à l'issue d'un entretien entre le vice-président principal et président de la région Afrique, Moyen-Orient et Inde du groupe Nissan, Peyman Kargar, le ministre tunisien de l'Industrie et des PME, Slim Feriani, et le PDG du groupe Mzabi, Moncef Mzabi. (septembre 2018) [↗](#)

SAIC veut faire de la Tunisie, à travers MENINX HOLDING, sa plateforme industrielle et commerciale automobile régionale



en présence de Youssef Chahed que cet accord a été signé par Mehdi Tamarziste et M. Lin, respectivement directeur général de MENINX HOLDING et directeur des opérations à l'international chez SAIC. L'objectif visé par ce partenariat est de faire de la Tunisie la plateforme industrielle et commerciale automobile de SAIC au niveau régional. (septembre 2018). [↗](#)

ENNAKL AUTOMOBILES OUVRE UN SHOWROOM POUR LA SEAT À ABIDJAN



Ennaki Automobiles vient d'inaugurer une antenne en Côte d'Ivoire, plus précisément à Abidjan, à travers la société "AFCAR ». (avril 2018) [↗](#)

LA SOCIÉTÉ BACCOUCHE AUTOMOBILES AGRÉÉE BEN JEMÂA MOTORS



L'histoire retiendra que la société Baccouche Automobiles fut la première agence agréée Ben Jemâa Motors en Tunisie pour représenter l'importateur exclusif de la marque BMW en Tunisie dans la région du Sahel. (Juillet 2018) [↗](#)

Un projet de loi pour les voitures électriques



Un projet de loi instaurant des incitations relatives à la commercialisation des voitures électriques a été soumis à l'adoption du gouvernement avant de le soumettre à l'ARP, a indiqué, lundi, le directeur central d'Hélios, filiale du groupe Al Badr et représentant officiel de la marque BYD (Build Your Dreams), Abdellatif Kallel. [↗](#)

Des nouvelles ambitions pour Mahindra – Groupe Zouari



Le Groupe Zouari, représentant officiel en Tunisie de la marque Mahindra, a dévoilé les grandes lignes de son partenariat avec le constructeur automobile indien, et ce en présence du ministre de l'Industrie et des Petites et moyennes entreprises, Slim Feriani, lequel a, dans un premier temps, inauguré. (juillet 2018) [↗](#)

PEUGEOT PSA : 464 MILLIONS D'EUROS

Lors d'une conférence de presse, Abderrahim Zouari, vice-Président de Stafim Peugeot, a annoncé le montant historique réalisé en 2018 par PSA en Tunisie. Avec un total d'achats estimée à 464 millions d'euros en 2018, jamais atteint auparavant, la Tunisie est l'un des premiers pays en matière de composants automobiles. En 2017, ces achats sont estimés à 300 millions euros. La Tunisie est aujourd'hui l'un des principaux pays de sourcing de PSA. [↗](#)

KIA OUVRE SON 16^{ÈME} POINT DE VENTE À SFAX POUDRIÈRE

Soucieuse de servir au mieux ses clients et de se rapprocher de leur lieu de vie, City Cars, concessionnaire officiel de KIA Motors en Tunisie, annonce l'ouverture de son 16ème point de réseau à Sfax, Zone industrielle Poudrière 2, agence K.F MOTORS dont Hasanine Kriaa en est le promoteur.

L'inauguration a eu lieu vendredi 9 février 2018, en présence du directeur général de City Cars, Mehdi Mahjoub, et le délégué de Sfax Medina, Hatem Nahali, mais également de partenaires de l'agence. (Février 2018) [↗](#)

Dongfeng

La Tunisie et le groupe chinois "China Dongfeng Motor" ont signé, vendredi 9 mars, un accord de coopération en vertu duquel le constructeur automobile chinois installera une usine de montage de véhicules en Tunisie, selon un communiqué du ministère de l'Industrie et des PME. (Mars 2018) [↗](#)

Foton

Economic Auto, filiale d'UADH -holding automobile du Groupe Loukil-, vient de signer un contrat avec le constructeur automobile chinois FOTON portant sur la production et la commercialisation en Tunisie et en Afrique de véhicules utilitaires et légers de la marque chinoise, indique un communiqué. (Mai 2017) [↗](#)

Partenariat MEDICARS-GEELY : La Tunisie peut de nouveau produire de voitures particulières



La société MEDICARS -filiale industrielle du GROUPE ZOUARI créée en 2012- vient de nouer un nouveau partenariat avec le chinois GEELY, pour le montage de voitures particulières de la marque. (octobre 2018) [☞](#)

CHERY



Lancement officiel de la commercialisation de la marque chinoise en Tunisie, par la Société Tunisienne d'Automobile (STA). [☞](#)

BAIC



Le concessionnaire Transvet vient de lancer sur le marché tunisien deux modèles de voiture de BAIC Automotive Group, entreprise chinoise de construction automobile et de camions (décembre 2016) [☞](#)

Monastir se dote d'une nouvelle usine de composants automobiles



Une nouvelle unité de fabrication de composants pour les secteurs de l'automobile et de l'aéronautique est entrée en production à Masjed Issa dans la délégation de Sahline (gouvernorat de Monastir).

Relevant de la société "Secure", ce projet est réalisé dans le cadre d'une extension sur une superficie de 1 000 mètres carrés pour une enveloppe de 900 mille dinars. (mai 2019) [☞](#)

PARTENARIAT TOTAL ENNAKL SUR LES LUBRIFIANTS



Total Tunisie et la société Ennakl Automobiles viennent de renouveler le contrat portant sur la distribution de lubrifiants TOTAL QUARTZ pour une nouvelle durée de cinq ans.

Ce partenariat qui s'inscrit dans la continuité du premier accord signé depuis 2007 ; est enregistré dans une optique de long terme et permet aux deux partenaires de renforcer encore leur coopération.

Ennakl Automobiles distribuera la gamme de lubrifiants TOTAL QUARTZ dans son réseau de 21 agences et 11 ateliers répartis à travers tout le pays. (février 2019) [☞](#)

OUVERTURE D'UNE NOUVELLE AGENCE SEAT À MNIHLA



L'inauguration de la nouvelle agence SEAT, Société Super Services Automobile à Mnihla, s'est tenue en présence de M.Ibrahim DEBACHE, Président Directeur Général de la société Ennakl Automobiles en compagnie de M. Imed Ben Sassi, promoteur du projet, et ses équipes, ainsi que les partenaires SEAT qui ont fait le déplacement de Barcelone, M. Jose Maria Garcia Head of Sales pour la région Overseas, et Mme Natalia Ferrer Area Manager. (février 2019) [↗](#)

Partenariat commercial entre Total Tunisie et NIMR



Total Tunisie et la société NIMR, concessionnaire officiel des marques automobiles DONGFENG & DFSK, représentées respectivement par Mansur Zhakupov et Slim DRISS, ont signé un accord de partenariat commercial, «pour l'utilisation exclusive des lubrifiants TOTAL par le service après-vente de NIMR en Tunisie». (mars 2018) [↗](#)

Entrée en service de la Centrale des risques automobiles



La Centrale des risques automobiles, qui vient d'entrer en service, est un système d'échange de données relatives aux véhicules assurés et aux accidents entre les compagnies d'assurance, l'Agence technique des transports terrestres et l'Instance générale des assurances (IGA). (janvier 2019) [↗](#)

EN PARTENARIAT AVEC HERTZ, ENNAKL AUTOMOBILES SE LANCE DANS LA LOCATION DE VÉHICULES



Le contrat de franchise, signé en juillet 2018, entre le groupe Ennakl Automobiles et le leader mondial de la location de véhicules, à savoir Hertz (100 ans d'existence) a connu son épilogue, jeudi 24 octobre, avec l'inauguration officielle du siège de Hertz Tunisie à La Charguia II. Pour ce faire, Ennakl Automobiles a créé structure dédiée, en l'occurrence la Société tunisienne de location de voitures (STLV). (Octobre 2018) [↗](#)

[La société Transvet introduit deux nouveaux pick-up sur le marché automobile tunisien](#)



La société Transvet, concessionnaire en Tunisie de la marque automobile Kenbo, élargit son périmètre d'activité commerciale à la marque ZXAUTO.

Une cérémonie a récemment été organisée aux Berges du Lac à Tunis pour présenter deux pick-up, à savoir le Terralord et le Grand Tiger.

A cette occasion, Jamel MOKADEM, directeur général de Transvet, a souligné que «l'introduction de ces deux pick-up en Tunisie a pour objectif de répondre à une demande du marché sur ce segment précis». (octobre 2018) [↗](#)

[«Sayarti Village» ou le Forum sur et autour de l'automobile, à Tunis](#)



L'organisation de la première édition du Forum «Sayarti Village» approche à grands pas. Elle se déroulera du 18 au 21 octobre 2018 à l'espace des congrès Tunis Arena sur les Berges du Lac 1. L'événement sera marqué par plusieurs conférences, tables rondes et autres shows autour de l'automobile". (Octobre 2018) [↗](#)



[ENNAKL AUTOMOBILES : DÉMARRAGE DE L'ACTIVITÉ DE VENTE DE VÉHICULES D'OCCASION GARANTIE VOLKSWAGEN](#)

La société a lancé cette activité en 2018, après avoir obtenu la certification en 2017, dans le cadre du 2ème plan stratégique de la société pour la période 2017-2020, pour vendre les véhicules âgés de moins de 7 ans ou affichant moins de 120 mille km. (février 2018) [↗](#)

[Automobilistes, AMI Assurances met à votre disposition le 1er centre de contrôle technique automobile en Tunisie !](#)



la société Assurances AMI, en association avec SGS, propose désormais à ses assurés automobilistes des services dans les domaines du contrôle, de la vérification, de l'analyse et de la certification. Ledit centre a été inauguré, mardi 12 décembre 2017, à la Charguia I, par Tahar Ktari, directeur régional Maghreb du groupe SGS, et Mohamed Skander Najja, directeur général d'AMI Assurances, et ce en présence de plusieurs journalistes de la place. (décembre 2017) [↗](#)

[Le marché africain d'automobile n'est pas encore mûr pour la vente de véhicules neufs](#)



Bien qu'il soit un marché prometteur pour les constructeurs internationaux, le marché africain d'automobile compte seulement 1,7 million de véhicules neufs vendus, chaque année, soit seulement 2% du marché mondial. A contrario, les véhicules d'occasion sur ce marché sont 10 fois vendus plus que les véhicules neufs, a indiqué Nabhen Bouchaala, président de l'Association tunisienne de l'automobile (ATT), en marge des Rencontres Africa 2017. (Octobre 2017) [↗](#)

tekiano

tekiano

TEK

NESS

KULT

#Festivals

SAMSUNG Galaxy Grand Prime Pro

2.800 mAh
Fast-Charge compatible Technology

16 GB ROM
RAM

AMOLED
Screen super AMOLED

NOUVEAU

أول هاتف في
الشرق الأوسط

ITALIA CULTURE MEDITERRANEO

Projet "Italie, Cultures, Méditerranée" : Programme des activités culturelles organisées par

SCUOLA MUSICA FIESOLE

Italie Design Day

A Tunisia at Harvard: Un jeune tunisien livre ses secrets pour

Motorola E55 Plus : Le smartphone milieu de gamme le mieux chez

Film "Sincere" de Camerat l'émigration

"Goreddo il kha" achève la réflexion de deux logements à Gid

Découverte d'une église byzantine dans le site archéologique

200.000
Visiteurs Uniques

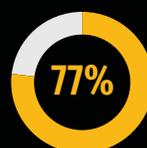
250.000
Visites

500.000
Pages Vues

Ciblage JEUNES
50% ont moins de 24 ans
38% ont entre 25 et 34 ans



13 - 17
ans



18 - 34
ans



Autres

LE MOTEUR IMPLANTE À SOUSSE SES V.I MERCEDES-BENZ



La société Le Moteur, concessionnaire officiel en Tunisie de Mercedes-Benz, vient d'inaugurer, à Sousse, une nouvelle agence spécialisée dans la commercialisation et les services après-vente des véhicules industriels de la marque Mercedes-Benz Trucks. (novembre 2017) [↗](#)

ENNAKL AUTOMOBILES INAUGURE SON CENTRE DE FORMATION RÉGIONAL



Ennakl Automobiles a inauguré, jeudi 2 novembre 2017, son nouveau centre de formation régional à la Charguia 2, en présence de son président directeur général, Ibrahim DEBACHE, et de représentants des marques Volkswagen et Seat. (novembre 2017) [↗](#)

ALPHA HYUNDAI MOTOR VEUT FAIRE DE SFAX UN HUB DE SON DÉVELOPPEMENT VERS LE SUD TUNISIEN



Sfax, deuxième ville de la Tunisie, en termes d'habitants. Et c'est incontestablement sa capitale économique, connue pour son dynamisme. Ce sont donc là deux évidences. Mais ce qui l'est moins, c'est que certains, à commencer par les opérateurs économiques, ne voient pas cette évidence. (octobre 2017) [↗](#)

Wallys Services dans le giron d'ARTES



La société ARTES, concessionnaire automobile de Renault et Dacia en Tunisie, a annoncé avoir conclu définitivement l'acquisition directe et indirecte de 100% du capital social de la société "Wallys Services – SARL", concessionnaire automobile officiel de la marque LADA en Tunisie. (septembre 2017) [↗](#)

Tunisia 2020 : Le secteur des composants automobiles pourrait créer 10.000 emplois supplémentaires



La société ARTES, concessionnaire automobile de Renault et Dacia en Tunisie, a annoncé avoir conclu définitivement l'acquisition directe et indirecte de 100% du capital social de la société "Wallys Services – SARL", concessionnaire automobile officiel de la marque LADA en Tunisie. (septembre 2017) [↗](#)

INDUSTRIE AUTOMOBILE : BIENTÔT UNE UNITÉ D'ASSEMBLAGE DE DEUX MODÈLES KIA EN TUNISIE



City cars a eu l'accord de principe du constructeur automobile sud-coréen KIA Motors pour entamer les études de faisabilité, de sourcing et de prix pour un projet de construction d'une unité d'assemblage de deux modèles de la gamme utilitaire de cette marque, à savoir K2700 et K2500, a annoncé la présidente du Conseil d'administration Amel Bouchamaoui lors de l'Assemblée Générale Ordinaire (AGO) du concessionnaire de la marque KIA en Tunisie, Selon Bouchamaoui, il s'agit d'un premier pas vers un grand projet planifié. (juin 2017) [🔗](#)

Tunisia 2020 : Le secteur des composants automobiles pourrait créer 10.000 emplois supplémentaires



"La Conférence internationale sur l'investissement " Tunisia 2020 " doit émettre des messages rassurants vis-à-vis des entreprises actives dans le secteur des composants automobiles implantées en Tunisie, en les incitant à développer leurs unités de production et en les rassurant que toutes les conditions sont réunies pour engager une vraie relance économique", a affirmé Nabhen Bouchaala, président de La " Tunisian Automotive Association ". (novembre 2016) [🔗](#)

Tunisian Automotive Association



Deux ministres du gouvernement Chahed, en l'occurrence celui de l'Industrie et du Commerce, Zied Laadhari, et celui du Développement, de l'Investissement et de la Coopération internationale, Fadhel Abdelkefi. Des représentants de l'UGTT. Et bien entendu plusieurs industriels du secteur automobile, et autres invités. C'est le parterre réuni lundi 14 novembre 2016 [🔗](#)

AUTOMOBILE : ITALCAR EN ROUTE POUR LA CONQUÊTE DU NORD-OUEST!



Située dans un emplacement stratégique, sur la route principale menant à Jendouba et Bousalem et à l'entrée de la ville de Béja, à la Cité des Agents de la Sûreté, Sidi Fraj, la nouvelle agence Fiat-Iveco commercialise toute la gamme de véhicules particuliers, utilitaires et industriels. (juin 2016) [🔗](#)

Rêve d'automobile

Trois mois d'enquête où le marché de l'automobile était au centre de toutes les discussions, la difficulté de rassembler les informations a été vaincue par notre détermination et notre volonté à faire aboutir dans les meilleures conditions notre premier Hors série numérique. Le but de ce spécial est d'en faire un outil de réflexion et de management, une sorte de bible sectorielle au temps T qui sera mise à jour et complétée tous les six mois.

A travers ce Hors-série magazine, nous avons essayé de fouiner dans les méandres d'un secteur fragile et complexe, tout en proposant une lecture facile, agréable et intéressante.

Nous tenons à ce que nos lecteurs reviennent vers nous pour éclairer notre lanterne sur les possibilités d'évolution de ce Hors-série qui va toucher d'autres secteurs avec les mêmes objectifs.

Revenant à notre Hors-série magazine, l'expérience que nous avons vécue est fort intéressante, en faisant le tour de tous les acteurs économiques publics et privés, nous avons remarqué un manque flagrant de communication inter-acteurs. Il suffirait de s'organiser un temps soit peu entre quelques ministères pour clarifier la situation d'un secteur au moins au point de vue état des lieux, justesse des chiffres et justification des données.

En tant que média indépendant, nous remercions toutes personnes de l'administration ou du privé qui se sont activées pour pouvoir faire aboutir cet outil et repère économique dans l'in-

térêt de tous les acteurs du secteur.

Nous prôtons comme prochaine étape, un partenariat public/privé pour une analyse encore plus pointue des chiffres et des situations afin de préparer un tableau de bord puis une vision commune.

Cette vision que nous trouvons inexistante peut justifier, dans ce cas précis, un équilibre entre, d'un côté, une importation plus corrigée sur l'envie de qualité du consommateur tunisien et son pouvoir d'achat limité, et, d'un autre côté, un état tunisien obnubilé surtout par la recherche de moyens financiers pour payer ses ressources humaines et investir dans l'infrastructure. Cet état fébrile, à cause de problèmes endogènes et hexogènes, a du mal à voir le surcoût du vieillissement du parc automobile, que le citoyen va payer un jour ou l'autre.

Ce citoyen tunisien même, qui ne comprend pas comment son salaire moyen faible comparé à un salaire européen, achète une voiture de moindre qualité et plus chère que le citoyen du Nord. Pire, avec des taux d'intérêt excessif (une inflation galopante et un dinar aux abois), un véhicule revient après cinq ans d'intérêts bancaires ou de leasing au double du coût d'un même véhicule acheté en Europe. Cet investissement, qui est obligatoire vu la qualité du transport en commun, se retrouve jeté dans la jungle de la conduite dangereuse devenue l'habitude du conducteur tunisien. Pire, les routes en forme de gruyère maltraitent à souhait une voiture de plus en plus mal

en point à cause d'une concurrence de plus en plus rude.

La nature a horreur du vide, même si l'Etat, à travers une entourloupette d'un an, a diminué l'effet d'importation de voitures RS, l'importateur trouvera de plus en plus son compte dans les pièces de rechanges sur un marché de l'entretien voitures d'une extrême opacité.

Sans oublier l'environnement et les dangers de la pollution qui deviennent une urgence internationale sans laquelle le risque ne touche plus que le coût de consommation ou le bien-être mais la survie même de l'humanité.

Comment parler d'une vision ambitieuse sans parler d'une industrie qui semble bloqué et limité dans une culture de sous-traitance comme jadis le secteur du textile, mais qui cache vraiment une industrie 4.0 en devenir, qui a convaincu par sa capacité d'adaptation à fournir des produits de hautes valeurs ajoutées, aux normes internationales.

Encore allez plus loin ? Pourquoi pas ? Proposer nos propres marques de voiture sur des marchés cibles (comme le fait à petite capacité de production mais à grande valeur ajoutée la marque Wallys Car), et demain concurrencer les plus grosses marques internationales. Ça c'est peut-être un rêve, mais qui ne rêve pas n'existe pas.

AD



PAIEMENT SANS CONTACT

LA NOUVELLE FAÇON DE PAYER



Passez votre carte et réglez vos achats instantanément sans saisie de code, pour tout achat de moins de 30 DT



BIAT





Hey Mercedes

La nouvelle Classe-A.

[En savoir plus](#)

LE MOTEUR
et son réseau agréé
31 300 400

