



TOGETHER
for a sustainable future

OCCASION

This publication has been made available to the public on the occasion of the 50th anniversary of the United Nations Industrial Development Organisation.



TOGETHER
for a sustainable future

DISCLAIMER

This document has been produced without formal United Nations editing. The designations employed and the presentation of the material in this document do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries, or its economic system or degree of development. Designations such as “developed”, “industrialized” and “developing” are intended for statistical convenience and do not necessarily express a judgment about the stage reached by a particular country or area in the development process. Mention of firm names or commercial products does not constitute an endorsement by UNIDO.

FAIR USE POLICY

Any part of this publication may be quoted and referenced for educational and research purposes without additional permission from UNIDO. However, those who make use of quoting and referencing this publication are requested to follow the Fair Use Policy of giving due credit to UNIDO.

CONTACT

Please contact publications@unido.org for further information concerning UNIDO publications.

For more information about UNIDO, please visit us at www.unido.org

95 p.
tables

**STUDY OF THE AUTOMOTIVE
INDUSTRY IN - TUNISIA -**

YA / RAF / 95 / X 27 / 043 / 4

21572



XD9700128

REPORT

**REALISED FOR UNITED NATIONS
DEVELOPPEMENT INDUSTRIAL ORGANISATION**

**BY MR ALI BOUCHAHOVA
National Consultant**

043 / 4

UNDER THE CARE OF

**MR ANTHONY SPINA
Industrial Developpement Officer**

&

**MR FERNANDO ANGULO
Officer in charge**

**INDUSTRIAL COOPERATION AND
CONSULTATIONS SERVICE**

TUNIS, January 1996

R

**We regret that
some of the pages
in this report may
not be up to the
proper legibility
standards, even
though the best
possible copy was
used for scanning**

STUDY OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY SECTOR IN TUNISIA

CONTENTS

	Page
Syntheses and conclusion	
I Current structure of the automotive industry in Tunisia.....	1
II Vehicle assembly plants.....	4
III Competitors.....	7
IV Car component manufacture.....	9
V Government policy.....	14
VI Institutional infrastructure.....	17
VII Transfer of technology.....	22
VIII Physical infrastructure and network.....	27
IX Technology (implications for developing countries).....	29
X Finance	32
XI Market.....	34
XII Environment considerations.....	37
Recommandations.....	39
Principle references.....	42
Annexes.....	43

SYNTHESES AND CONCLUSION

The present study is aimed for the project destined to study the African automotive industry. The purpose of it is the analysis of the actual situation, the constraints of the sector in the area and its development.

For the first part of this project, it has been anticipated to affect one national consultant from each selected African country. His mission is to prepare the base elements for a dialogue between the different intervening parties representing there governments or professional associations and enterprises.

The present report is composed of an analysis of the automotive industry in Tunisia. It is presented as follows :

- General presentation*
- Actual stage*
- The constraints*
- The development.*

In order to reinforce the automobile component sector in Tunisia. it is preferable to support the undertaking actions on the institutional, structural and commercial levels :

- The reinforcement of the existing supporting institutions*
- The development of the co-operation in the sub contracting and the international partnership.*
- To give the support to the quality control, getting new technologies and the research development.*

FIRST CHAPTER

CURRENT STRUCTURE OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY

The automobile industry interests globally the vehicles for passengers, merchandises in any form or size (essentially passenger cars, utilitarian vehicles, trucks, road tractors, and buses).

The automobile park up to may 24 Th. 94

	Units	%
Passenger cars	308,773	59.9
Pick up, Trucks & tractors	154,870	30.0
Road tractors	44,327	8.6
Public transport	7,660	1.5

The European made brand represents 90% of the park.

The French made marks are the most important part of the market. It detains about 60%.

This study is based on information provided by the data bank of the Tunisian Industry Promotion Agency (API) and the statistics of the National Statistics Institute (INS).

Two principal types of activity are insured in this industry : the vehicle assembling and the manufacturing of automobile components.

I - 1: vehicle assembling :

1-1/ industrial vehicle plants :

Two firms operate in this sector:

* the Tunisian Company for Automobile Industry (STIA) produces Trucks and buses.

* The SETCAR company produces buses.

1-2/ Light vehicles :

Only one enterprise operates in the assembling of light vehicles, specialised in : pick-up and passenger cars. This unit is based in Kairouan and produces ISUZU pick-up and OPEL utilitarian cars.

I - 2 : The manufacturing of automobile components :

If we limit our study to the enterprises that employ over 10 persons, we find that their number in the sector of the automobile components is around 90.

They represent about :

15% of the IME enterprises (electrical & mechanical industry) of the same size.

18% of the effective in the IME enterprises permanent employment (about 5800).

The share part of the automobile component sector in the activity of the IME represents in the 1992 period :

20%	in the added value
15%	in the investment
35%	of the exportation

The manufacturing activity practiced in the sector consumes a wide range of product spreads in different branches :

- * Electrical & mechanical industry
- * Chemical industry
- * Textile industry
- * Different industries

Nevertheless the principal products can be classified as follow:

Main automobile components manufactured in Tunisia

Branches	Principals Products
Motors and motor parts	<ul style="list-style-type: none"> - Motor fly-wheels - Clutches - Valves - Oil filters - Air filters - Gas filters - Gaskets - Cylinder-head gaskets - Hydraulic jacks - Hydraulic pumps
Transmission.	<ul style="list-style-type: none"> - Distance commanding cables - Counter cables - Brake cables - Clutch cables
Suspension and brakes	<ul style="list-style-type: none"> - Blade springs - Shock absorbers
Chassis and body parts	<ul style="list-style-type: none"> - Windsheilds
Electric and electronic systems	<ul style="list-style-type: none"> - Bundle cables - Electric cables - Batteries
Wheels and tyres	<ul style="list-style-type: none"> - Tyres - Inner tubes - Flaps
Others	<ul style="list-style-type: none"> - Supports / repair accessory - Silent blocs / bearings - Brake liquids - Radiator liquids - Paints

CHAPTER II

VEHICLE ASSEMBLY PLANTS

II - 1: Industrial vehicles :

Two firms operate actually in the assembling of industrial vehicles :

1-1 - STIA

Creation date	1961
Head quarter's	19, rue de Turquie Tunis
Global investment	40 MTD
Sales	75 MTD

a - Factory for voyagers transport vehicles :

Address	Souse
Covered surface	25.000 m ²
Effective	500 persons
Production capacity	250 units / per year
Mounted brand	Iveco, Snvi, Mercedes
Annual production	250 units

b - Truck factory

Address	Souse
Covered surface	4000 m ²
Effective	200 persons
Production capacities	5.000 trucks /year
Produced brands	Scania, Iveco, & Rvi
Annual production	1000 units year

1-2 - SETCAR

Address	Tunis
Covered surfaces	22.000 m ²
Effective	400 persons
Production capacity	400 buses/ year
Mounted brand	VOLVO
Annual production	100 units / year

II - 2 : The manufacturing of automobile components :

The operating firms in this sector are around 90 enterprises (see complete list in annexe N°1).

II - 3 : Component parts integrated on the locally assembling plants : They are listed on the following table :

**THE PRINCIPAL COMPONENTS PRODUCED LOCALLY AND
INTEGRATED ON THE LOCALLY MOUNTED VEHICLES**

Component	Producer
Batteries	Assad, Nour, Volta
Commanding cable	Soprecab
Tyres	Stip
Inner tubes & flaps	Sioc
Transmission schaft	Sitrac
Windshield	Sivef
Gas tanks	seaa
Back lights	Mad
Footboard	L'avenir
Paints	Astral
Oil and grease	Agil, Esso, & Shell
Aluminium profile	Tpr
Seats & polyester parts	STIA

CHAPTER III

THE COMPETITORS

The dealers of the manufacturers in industrial vehicles are :

Made	Dealer
Iveco	Le moteur,Le moteur diesel,sotradies
Renault Vehicules Industries	Ennaki
Scania	Dalmas
Mercedes	Le moteur
Volvo	Magrimex
Volkswagen	Ennaki
Isuzu	Afric Auto
Toyota	BSB
Astra	Somer
Hyundai	HBC
Snvi	Sotradies; Réno-moteurs
Ford	Autotractor
DAF	SAM
Ikarus	SAM

On the absence of precise recent statistics, it seems that the average in registration of new and used vehicles between 1984 & 1993 is situated around 25.000 & 35.000 units per year. A non negligible part is detained by the used cars imported by the Tunisian colony residing in foreign countries.

The information communicated by the National Institute of Statistics for the year 1990 gives us a range by manufacturer as follows :

Manufacturer	% in registration
- Peugeot	24.1
- Renault	24
- Citroen	6.1
- Volkswagen	5.5
- Fiat	4.7
- Others	35

We deduct a neat predominance with the European made vehicles, specially the French with about 55% of the park.

This ventilation by manufacturers is not coherent with the big constructors in the world : General Motors, Ford, Volkswagen, & Fiat.

CHAPTER IV

THE CAR COMPONENT MANUFACTURE

IV - 1 : The economy

IV - 1 - 1 : The production

The production value in 1992 has reached about 220 MTD that over half of it is insured by the branch : electric & electronic system. The growth rate in the years between 1990 & 1992 is around 10% with courant prices. This growth range has been reached with about 60% use of the existing equipment capacity.

IV - 1 - 2 : The added value

the added value in 1992 has been evaluated to about 72 Milion TD (constant prices of 1991) which represent about the third of the production value. with an annual growth rate of about 20%.

IV - 1 - 3 : The demand

Year	1990	1991	1992
Value Million T D	314.9	310.6	300.1

Contrarily to the productivity and to the added value that are in growth, the demand is decreasing about 2.4%. This is du to the renewal of the automobile park.

IV - 1 - 4 : Origin of supplies

The sector depends highly on the foreign supplies with a chair of intermediate consumption reaching 70% against around 45% for the manufacturing industry.

IV - 1 - 5 : Exterior commerce

The contribution of the automobile component sector in the commerce exchange realised in 1992 compared to the mechanic and electric industry IME is resumed as follow:

	Auto component	IME	Part %
Import (MTD)	249	2.432	10
Export	173	436	39
Coverage rate	69	18	

We can see that the sector participate efficiently in the export. Even though, the balance of exchange is deficitairy and the rate of coverage of the import verses the export is in a neat amelioration.

The "electric & electronic systems" appears as the dominant pole in export 113 MTD against 173 MTD which represents 65% of the export in the sector. On the other hand, "the motors & motors parts " represent the dominant element in import with 88 MTD on a total of 249 MTD, representing 35% of import in the sector.

* The export

On the 90 enterprises operating in the automobile component sector, about half of it participates to the export effort.

3 enterprises	Off shore
6 enterprises	Resident & totally exporter
31 enterprises	Partially exporter

The preponderant part in the sector is assumed by the resident companies totally exporting which represent about 46% of the export in the sector. They are followed by the off shore companies with a participation of 33% of the same export.

For the year 1992, the ventilation of export is expressed in MTD FOB and resumed as follows :

Destination	Value MTD	%
EEC	145	83
AMU	26	15
Others	2	2

Germany represents the first destination followed by France & Italy.

For the AMU, the Arab Maghreb Union the first destination is Algeria followed by Libya and Morocco.

*** The import**

In the 1992, the import in the automobile component sector expressed in MTD CIF are resumed as follows :

Provenance	Value MTD	%
EEC	191	77
Other European countries	25	10
AMU	4	2
Others	29	11

The import realised in 1992 from the EEC countries shows that the first provenance is France followed by Germany and Italy.

As for the AMU, Morocco represents the only source of import.

IV - 2 : Employment

5800 permanent jobs in the sector are assigned as follows :

8%	High management
6%	Middle management
12%	Office employee
74%	Workers

Breakdown of employment in the automobile component sector

Branch	Number	%
Electrical systems	1960	39
Tyres	1250	25
Motors and motor parts	730	14

IV - 3 : The principal firms

Only enterprises that realised over one million TD during the year 1992 or 1993 are listed in as follows :

List of main enterprises & their products

Branches	Entreprises	Main Products
<i>Motors and motor parts</i>	SOFOMECA Sté de Fonderies et de Mécanique	- Motor fly-wheels
	VALEO Embrayages Tunisie	- Motor fly-wheels - Clutches
	TECHMO Sté les Techniques du Moteur	- Valves
	MISFAT Sté Tunisienne des Filtres	- Filters
	GIF Générale Industrielle de Filtration	- Filters
	AFRICA JOINTS	- Gaskets - Cylinder head gaskets
	HYDROMECA Sté Industrielle hydromécanique	- Hydraulic jacks - Hydraulic pumps
<i>Transmissions</i>	BOWDEN Tunisie	- Distance commanding cables
	Maghreb Commandes	- Distance commanding cables
	SOPRECAP Sté la Précision des Câbles Commandes à Distance	- Cables
<i>Suspensions and breaks</i>	COTREL Compagnie Tunisienne de Ressorts à Lames	- Blade springs
	COLMAR	- Blade springs
	SIA Sté Industrielle d'Amortisseurs	- Shoc absorbers
<i>Chassis and body parts</i>	SIVEF Sté Industrielle de Verre Feuilleté	- Windsheild
<i>Electronic and electric systems</i>	U.A.T.S Union des Ateliers Techniques de Sousse	- Cable bundles - Speed shaft in leather
	Câbleries de Sousse	- Cable bundles
	R.I.T Renault Industrie Tunisie	- Cable bundles
	COFAT Compagnie des Faisceaux Tunisiens-International	- Cable bundles for cars (Opel, Peugeot, Renault)
	VOLTA Sté de Batteries Chams	- Batteries
	ASSAD L'Accumulateur Tunisien	- Starting batteries
	NOUR Sté Tunisienne de l'Accumulateur	- Starting batteries
	<i>Wheels and tyres</i>	STIP Sté Tunisienne des Industries de Pneumatiques
SIOC Sté Industrielle d'Ouvrages en Caoutchouc		- Inner tubes - Flaps
<i>Accessories</i>	SOTUCAM Sté Tunisienne de Caoutchouc Manufacturé	- Support / repair kits - Silent bloc / Thrust-block
<i>Others</i>	ALIF Atelier de liquide pour freins VALENTINE Compagnie Africaine de Peinture	- Brake liquids - Radiator liquids - Paints

CHAPTER V

GOVERNMENT POLICY

The lack of local integration and the weakness of the action on the development of the mechanical and electrical industry were registered before 1988, during the application of the politic of assembling of industrial and passenger cars. The results conducted to a new orientation :

*The stopping of the units of assembling light cars :

- Renault R4 & R9
- Citroen Visa

*To conserve the assembling units for body Trucks, pick- ups and buses.

That way starting 1989, the country is being supplied through international bids handled by the Tunisian Office of Commerce (OCT), It concerns multi annual contracts for five years to supply the country by :

*30.000 light vehicles ventilated as follows :

4800	Vans
7200	Pick-ups
12000	Passenger cars (less then 5 hp, 30% diesel, 70% gas)
5820	Passenger cars (6-8 hp, 30% diesel, 70% gas)
720	Passenger cars (more than 8 hp)

*2488 industrial vehicles ventilated as follows :

1850	Trucks
638	Road tractors

Beside the regular and habitual commercial clauses, we find essentially :

- * The limitation of the fluctuation of the prices of the vehicles and the parts.
- * The engagement to provide parts for 10 years
- * The training of specialised technicians for services.

One clause for the compensation is imposed to the suppliers to purchase 50% of the amount of the purchase in goods from the mechanical and electrical industry. The value is based on the added value.

The results of this politic permitted to control the import and to set up the preliminary agreement of the dealers and the models to be imported.

For the light vehicles the global value is 199 MTD for 30.765 vehicles according to the retained bidders as follows :

Peugeot	6000 vehicles
Citroen	6500 "
Renault	4615 "
Volkswagen	6300
General Motors, Isuzu	7350

As for the industrial vehicles, trucks and road tractors, the value attributed is 80 MTD for 2488 units for the period Jan. first 1991 to Sept. 30 / 1993, the partition according to the retained mark breakdown is as follows :

IVECO	850 vehicles
RVI	738 vehicles
SCANIA	900 vehicles

Starting 1995 and in the frame of the GATT convention to liberate the import, a new step is reached. It consists in stopping the international bid system, and establishing a bid document (see annexes N°2) which fixes the conditions for purchasing in build-up and CKD by the dealers :

The import of industrial vehicles, buses & trucks, is realised in the respect of the clauses of this bid document. It institutes a preliminary agreement of the dealers and the models to be imported.

As for light vehicles, passenger cars and pick ups, the decision is not yet stopped and negotiations still going on with the World Bank.

The expected aims of this new orientation are essentially :

- * The standardisation of the park
- * A better servicing after sales
- * Also the development of the automobile component sector and the mechanic and electric industry by the partnership and the compensation.

On a short term bases, the control of the import will be based on the respect of the procedure instituting the preliminary agreement of the dealers and the models to be imported.

On a first analyses and even that the compensation system has contributed to the growth of the export in the industry of the mechanical and electric sector, it's impact is positive in the development of the automobile component sector even though an amelioration is possible. The impact of compensation could be improved with a certain number of measures. The most important of it is the homologation and the certification of the products by the constructors. That way, the enterprises will be encouraged to enterprise this action.

It is also important to encourage them to be oriented progressively to the first market which is dominated by the constructors. So, they will abandon the exclusive activity to satisfy the after market. That way, the insertion of the contractual clauses of the compensation will introduce the concept of industrial cooperation and pushes the constructors to proceed in to the homologation of the local products.

CHAPTER VI

INSTITUTIONAL INFRASTRUCTURE

VI - 1 : Supporting institutions :

- **UTICA** (Tunisian Union of the Commerce, the Industry & the Craftsmen)

The principal services insured by this organisation are :

- * Legal, fiscal and social assistance.
- * Assistance with administrative organism such as banks and other organisms.
- * Diffusing information (a press-book is periodically released).
- * Organising and participating to different manifestations such as (forums, professional fairs, expositions, seminars and meetings).
- * The promotion of the private initiative.

Beside these services that are insured by this organisation for all the sectors. The syndicate chamber of the automobile components regroups the different operators. A special framing and follow up is being given in to the sector.

- **CEPEX** (Promotion of Export Centre).

The services offered by this centre to all operators in the sector consist in :

- * Information about the possibility of sales of their products over seas and the international sub contracting.
- * Organisation of the participation to different international manifestations. A special fund is managed by the national board of fairs and expositions to finance participation to specialised international fairs and expositions.
- * Assistance for exporting enterprises by a partial taking in charge of products transport, advertising, and market studies. This contribution is financed by the fund to promote export.

- **CETIME** (Technical centre for mechanic & electric industry)

The principal services insured by this centre are :

- * Collecting and diffusing information concerning technical procedures to all concerned firms.
- * Advising enterprises of the rational use of the human and equipment means.
- * Assistance for the conception and production of prototypes, moulds and tools.
- * Organising actions to help the development of the sector, such as (training, seminars, expositions).
- * Consulting for the choice of procedures and equipments.

- **CENTRAL LABORATORY OF TESTS AND ANALYSES**

The principal actions concerning the sector are :

- * Controlling the conformity of the norms in export and import.
- * Effect tests and analysis in the frame of a convention with industrial enterprises.
- * Make expertise of product and equipment.

- **INNORPI** (National institute of propriety and industrial normalisation's).

The opening of the country with overseas impose the respect of the criteria's regulating the international exchanges such as the quality. That way, we found the role of the INNORPI to reinforce the following :

- * Establish norms.
- * Certify the conformity of the product to the norms.
- * Promotes different training and perfecting actions in the field of normalisation.
- * promotes the creation and insure the management of national made items.

- **GENERAL DIRECTION OF INDUSTRY** with in the ministry of industry.

Beside its prerogative and its mission concerning the general politic of the country in the industries, the principal interventions concerning the sector by this direction are essentially concerning the follow up on the international bids and the compensation.

- FOREIGN INVESTMENT & PROMOTION AGENCY (FIPA)

It's primordial objectives are :

- * Contributing to national effort for the establishment of a favourable investment climate
- * Promoting, attracting and assisting direct foreign investment
- * Heighten the international business community's awareness of Tunisia as an attractive investment location, through the organisation of promotional campaigns and the communication of relevant information

- AGENCY FOR THE PROMOTION OF INDUSTRY(API)

The main goals of API are :

- * Promoting and strengthening economic activity towards the development of services and industry
- * Encourage the creation of companies, mainly small and medium size enterprises, within the regional development program
- * Promote technical innovation and modernisation of enterprises
- * Stimulate investment through research and assistance to both Tunisian and foreign promoters

The principal actions relative to the automobile industry sector are :

- * restructure studies.
- * The setting and the development of a data bank
- * The organisation of different manifestations (meetings, expositions and fairs) to promote partnership and sub contracting.

- UNIT OF UPGRADING INDUSTRIAL ENTERPRISES WITH IN THE CABINET OF THE MINISTRY OF INDUSTRY

It's principal mission is to help enterprises to get into an international up level in the quality and prices by giving them subvention which comes essentially from the European Union in the program of the set up of a free exchange zone.

- THE TRAINING ORGANISMS

*** Universities :**

Four engineering schools have a mechanic departments

*** Tunisian Agency of Professional Training (ATFP)**

The principal objectives of the ATFP are :

- Insure basic professional training.
- Respond to the need of enterprises in qualified personnel training.

The needs of the automobile component sector in lower and medium management is partially assured by the ATFP witch disposes of a specialised centre for this mean (the national centre of automobile mechanic in Tunis) and 17 other centres in multi disciplines inside the country.

VI - 2 : The encouragement's for developing the sector

Numerous measures of different aspects, juridical, fiscal and financial help to incite the development of the sector.

VI - 2 - 1 : The investment

A special code to encourage the investments has promulgated since 93 (Law 93-120 of December 27th 1993). This Law gives common and specific advantages related to the technology and the export.

On an other hand, the actions of the fund to promote the industrial decentralisation (FOPRODI) contribute to encourage the enterprises to settle inside the country.

We find also that the fund to promote the mastering of technology (FOPROMAT) which finances the purchase of advanced technology.

VI - 2 - 2 : The exterior commerce

Concerning the import, within the framework of the GATT and the set up of a free exchange zone with the European union, the custom duty will be reduced progressively and a gradual liberalisation of the import. That way, the local enterprises will be confronted progressively with the international market laws.

As for the export, the encouragement's that the sector can take advantages of come from the fiscal laws, the supporting institutions and also from the preferential advantages that Tunisia has with certain countries concerning the exterior commerce.

TABLEAU

Country	Custom duty discount	Required integration rate
Arab	Partial or total	40% in general (30% Algeria)
African	* Partial * concession of clause of the favourite nation	Discount on duty tariffs from 25 to 45%
EEC	Total	40%
Others	An important number of countries give to Tunisia discounts on the custom duty tariffs within the framework of the generalisation of the preferential system	

CHAPTER VII

TRANSFER OF TECHNOLOGY

After the creation in 1984 of the national commission for the master ship and the promotion of the industrial technology. different actions has been taken, among it sectorial studies to define the technological choices and the research development programs.

VII - 1 : The FOPROMAT : a special fund to promote the master ship of the technology has been created in December 1990. It's objective is to help small and medium enterprises to purchase the technology and to master it by :

- The technological audit
- The preliminary studies before purchasing the new technology.
- The purchasing of control and conception equipment
- The restructuration for the amelioration of the quality.

VII - 2 : The PIRD : a special prime for the investments in research-development has been created in 1993. It's purpose is to encourage the operations research development by the enterprises. The assistance consists in paying a partial charges of the cost of the studies and the equipment designated to the purpose.

VII - 3 : The PRONAFOC : beside the resturn on the training cost by reimbursement of the tax of professional training, a national program of continuing training PRONAFOC is created to encourage enterprises to train their personnel for a better master ship of the technology and the improving of the productivity.

VII - 4 : The Upgrading Programme : After the signature in July 1995 of the free exchange zone between Tunisia and Europe, an upgrading programme was developed.

VII - 4 - 1: Programme objective :

To get the industrial system within the exigency level of free exchange and the circulation of goods and services within the European Union.

This objective represents for the enterprises a double stack :

- To become competitive in price and quality for their products.
- To be capable to follow-up and master the evolution of the technics, the market and the demanded products by their European partners.

This requires from the enterprises a major adaptation effort and the alteration of their method and organisation practice, particularly in the technology, innovation, quality and cost control, staff management and training, market and product, sales politics, management, etc.

VII - 4 - 2 : Planning and cost of the programme :

The upgrading of the economy will be realised in to steps :

- Step 1: (1996 - 2000) : adaptation programme and preparation of the Tunisian industry to face the competition (the domestic and the international market).

- Step 2 : (2001 - 2007) : consolidation of the process of upgrading and its transfer to commercial sector.

The cost of the first step is estimated at 2,5 Milliard of Tunisian Dinars, ventilated as follow :

a : Upgrading and modernisation of the enterprise : 1,5 Milliard of Tunisian Dinars, (60%).

* Immaterial investment : Technical assistance, diagnostic and elaboration of planning action, studies and feasabilities,...

* **Material investment** : Purchasing of equipment which will help to improve the enterprise competition (modernisation, re conversion of the activity, market adaptation, quality master ship.)

* **Financial restructuration** based on the reinforcement of the proper funds. The majority of the firms suffer of banking over debts.

b : **Upgrading and re enforcement of its environment** :
1 Milliard of Tunisian Dinars (40%) :

* **Re enforcement of the existing supporting institution** :
4 technical centres, central laboratories, INNORPI...

* **Creation of three technical centres for the following sectors** :
agriculture and food industry, chemistry and the wood and packaging industries.

* **Improving of the road, harbour, and telecommunication infrastructures.**

* **Renovation of the existing industrial zones and the creation of new industrial zones with their necessary infrastructure** (roads, gas, water, electricity...)

* **Development of the free zones** (Bizerte, Zarzis)

* **Promotion of the economic information and modernisation of the statistic aperture.**

* **Re enforcement of the professional training.**

This will partially finance studies, diagnostics and the investments for the upgrading among the enterprises for a better master ship of the quality, to improve the technologic level and the personnel training.

This way with the decision to set up a free exchange zone , it is desirable that the enterprises develop the operation to control their products with a modern equipments and methods. The calibration operation of measurement equipments by agreed organisms deserves special attention.

The agreements of partnership with the foreign enterprises can permit a better technology mastering.

The reinforcement of a national action for technology mastery is desirable.

To permit to the enterprises operating in this industrial sector, it is highly desirable to reinforce the supporting institutions :

- * To make technical studies
- * To consult enterprises to choose the best technological procedures.
- * To insure an aimed training for the personnel.
- * To diffuse reliable information about new technology in developed countries
- * To proceed by certifying the products.
- * To reinforce the intervention of the different funds sited before.

VII - 5 : SECTOR DEVELOPMENT

Here are some identified ideas to be developed to improve the component sector and the services :

VII - 5 - 1: The components :

- Door locks
- Exhausts
- Brake shoes and mechanisms
- Gaskets & flexibles
- Belts
- Motor oil
- Paint & special varnishes
- Lights, windshields
- Seats
- Carpets
- Door panels
- Parts in composite materials
- Driving mirrors, wheel disks
- Tanks
- Rubber parts

- Tool production
- Parts in technical plastic
- Body pressing parts
- Electric cable bundles
- Electrical cable
- Moulding of non ferrous metals

VII - 5 - 2 : The services

- Surface treatment
- Maintenance of the production equipment.
- Starting the quality insurance ISO 9000
- Research and development.
- Special training centres.
- Technological follow up

CHAPTER VIII

PHYSICAL INFRASTRUCTURE AND NETWORK

VIII - 1 : The industrial vehicles :

The marks and manufacturers represented in the industrial vehicles are :

Mark	Dealer
Iveco	Le Moteur, Le Moteur Diesel, Sotradies
Renault Véhicules industries	Ennaki
Scania	Dalmas
Mercedes	Le moteur
Volvo	Magrimex
Volkswagen	Ennaki
Isuzu	Afric Auto
Toyota	BSB
Astra	Somer
Hyundai	HBC
Snvi	Sotradies; Réno-moteurs
Ford	Autotractor
DAF	SAM
Ikarus	SAM

VIII - 2 : Passenger cars :

MARK	DEALERS
BMW	Ben Jemâa
Citroen	Société Tunisienne Automobile Citroen
Fiat	Le Moteur
Ford	Autotractor
Mercedes	Le Moteur
Mitsubishi	Sam
Opel	Afric Auto
Peugeot	Stafim Peugeot
Renault	Société Tunisienne Automobile Renault
Skoda	Sogetre
Toyota	BSB
Volkswagan	Ennakl

CHAPTER IX

TECHNOLOGY

The master ship of technology and the promotion of the Research Development are in the centre of the already enterprise development since many years knowing their importance in economic growth and the promotion of the social and the culture development of the country.

IX - 1 : Master ship of technology :

The automobile industry had an important mutation on its structure level than its product which will have an important evolution in the coming two decades.

So, the technological stake must be in a position to be closer to the exterior partner. A strategy has to be developed with the following points :

- * A direct support to the sector to develop the training on the production advanced technology.

- * Increasing the activity of Research Development within the insurance of a diversified industrial environment. Firms must get equipment in the innovation process. Example : conception technics assisted by computer to master the functionality and the aesthetic of the components to be produced.

- * Setting of a technological information system to permit the research, the diffusion and the treatment of the information.

IX - 2 Competition :

Following contacts and visits to firms, we deduct :

- * Develop the competition spirit

- * Support the industrials to approach the export market and establish a contact system, delegation visits to specialised

international trade fairs, create sales point within a distribution circuit in the aimed countries.

- * Increase the action to develop the quality control from the start to the end of the production process. The setting of quality norms using control analysis laboratories.

- * Set up a personal training system to improve the management of the working tool

- * Set up a supporting system to set homologation procedures and certification according to the norms ISO 9000.

IX - 3 : Subcontracting :

To honour the exigency of an order maker, quality, price & delivery time is not an easy exercise for an enterprise not ready for sub contracting.

More than that, the tradition of subcontracting in the production is relatively recent. The enterprises find themselves having to integrate a large part of there production operations.

In the other hand, the post integration does not seem to preoccupy the enterprises. The intervention of the subcontracting and partnership bank (BSTP) is to be reinforced.

The highly cost of the technologies and their master ship, the savings that can be made, the quality improvement and the optimisation of the use of the production tools constitute appreciable advantages for the development of the subcontracting by the enterprises.

Cost, diversity and complexity of technologies lead to make certain choices. The supporting technical institutions such as universities, technical centres for professional training reserve a particular interest to metal technology, sited below. These constitute a priority for the automobile industry :

- Foundry
- Metal works
- Surface treatment
- Tool production.

With the development of their application in the automobile industry, it will be recommended to join the relative technology such as :

- Moulding rubber parts
- Manufacturing parts from composite materials.
- Manufacturing parts from technical plastic

CHAPTER X

FINANCE

The volume of investments (Million Tunisian Dinars) realised by the automobile industry is resumed as follows :

	1990	1991	1992
Electric & mechanic industry	79.8	89.0	83.2
Automobile component sector	9.2	7.7	10.6

With the government disengagement from the competition sectors, the free enterprise will have the most important part in the future investments.

Like the whole Electric & mechanic industry, IME, the automobile component sector has suffered essentially from the stopping of the light vehicle assembling policy decided in 1987. This situation has contributed to the moderate evolution of the investments in the sector.

The branches that registered the most of the investment are "the electric", "motors and motor parts" and "suspension & breaks" branches.

The contribution of the enterprises exclusively exporting has declined during the years 1990-1992.

The heavy investments, generally from public origin, that can make a dragging effect where absent.

With the absence of specialised financial firms, the automobile industry same as all the other industrial sectors, uses the conventional financing system : leasing companies, commercial and development banks.

The principal advantage offered by the leasing companies is that they don't exegete a minimum auto financing which is demanded by the conventional financial firms .

The advantages offered by the development banks are not accessible to small and medium enterprises, They consist in medium and long term loans for extension of existing units or a new creation. The interest rates generally applied are aligned with the international rates.

The commercial banks finance the short and medium term projects. There principal exigency is generally a minimum auto financing and a strong guaranty. The difficulty is that the cost of these loans run around 3% higher than the medium monetary rate.

A new opening on the international market has been set with credit lines from France, Italy, Switzerland, Spain, Belgium, Sweden, and European through the European Investment Bank. On the other hand the eligibility to these lines of credit is conditioned by the set up of a partner ship which is not always simple to realise.

CHAPTER XI

THE MARKET

In 1988, the politic set by the government to satisfy the demand, was based on the international bids system where some clauses beside the conventional commercial clauses were set.

They instituted a clause of compensation on 50% of the imported amount that the bidder has to export. Figure calculated on added value from the mechanical and electrical local industry products.

XI - 1: Light vehicles :

In 1988, the Tunisian Commerce Office made an international bid to cover the needs of the country set by the Administration for five years : 30.000 units. The budget allocated was 199 Million Tunisian Dinars.

At the end of 1993, the realisation was about 45.000 units. The surplus is du to the necessity to satisfy the pressing demands.

XI - 2 : Industrial vehicles :

The same international bid has fixed the needs for industrial vehicles to cover the period Jul. 1991 to Sept. 1993 to 2500 units for a budget of 80 Million Tunisian Dinars.

At the end of the concerned period (September 1993), 1.564 units where realised. The deficit is imputable to many factors where the major one was the compensation.

Starting 1995, a new politic was set up. In the frame work of the general liberation of the import, the official politic now is the institution of a preliminary agreement of the dealer and the imported models.

XI - 3 : The automobile components :

It seems that the renewal of the automobile park is at the origin of the decline of the local demand in automobile components registered between 1990 and 1992.

RECAPPING TABLEAU

(Million Tunisian Dinars)

	1990	1991	1992
Sales	178.8	204.1	249.2
Import	243.3	244.4	249.2
Export	116.2	137.9	173.6
Demand	314.9	310.6	300.1

The import has the tendency to stabilise 1.2% is the average growth by year for 1992,

77% of the import provenance is the European Community and essentially France, Germany and Italy.

10% of the import comes from other European countries not belonging to the EEC.

2% of the import comes from Arab Maghreb Union.

The export growth is moving on an average of 24.7% yearly between 1990 and 1992.

For the year 1992 the destination interests on a first hand the EEC countries 83%, with Germany on the lead followed by France and Italy.

Locally, the production is sold essentially through a distribution system (wholesalers and resale's), after comes the vehicle assembling plants and at the end the dealers.

XI - 4 : Automobile fair trade :

To develop the market an international fair trade was created (see annexes N°3)

CHAPTER XII

ENVIRONMENTAL CONSIDERATIONS

XII - 1: Environment protection policy :

With the economic development and in the frame work of the respect of the environment and its protection, environment is considered as a fundamental option in Tunisia. The environment has a particular importance for many reasons, the citizen life, the necessity to save the natural life for the future generations, the population health and the tourism. ex.

From now on, every project has to be oriented with in this spirit. No means to commit errors like in other countries or even in Tunisia in the past decades.

From these points the option of durable development was set with the environment protection by the reinforcement of legislation with new law texts, norms and responsibility of the economic operators and promoters of projects and finally by the creation of the National Agency of Environment Protection (ANPE).

XII - 2 : Over view on the legislation of the environment protection :

2 - 1 : The ANPE, roles, attributions, the way it functions.

2 - 2 : The Tunisian legislation in the environment protection has many aspects that we can index as follows :

- Work conditions
- The protection of the natural sites and the agricultural land.
- The classified establishments
- Stone pits quarry.
- The rejects.
- Used oils.
- Impact studies on the environment.
- Others.

2 - 3 : On the other hand, the normalisation of the waists had an important role in the impact of the environment protection, among these norms we can find:

- The series NT 09 : water quality
- The series NT 37 : air quality
- The series NT 91 : ground quality
- The series NT 106 : environment protection

A company was created to collect and recycle used oils, the Tunisian company of lubricant (SOTULUB).

We find also, different incitements previewed by the regulation to fight against the pollution produced by the enterprises during there activities.

RECOMMENDATIONS

In the world, the automobile industry sector has different constraints and find different important mutations. We assist to the emergence of :

1 - Three principal poles are the incontestable leaders geographically located : European Union, USA and Japan.

2 - Three new countries are progressively imposing themselves : Turkey, Thailand, South Korea.

3 - New strategy from the multinationals resumed as follows :

* The reduction of sub contractors. The constructors are being converted to conceivers and the generalisation of the concept of just in time.

* The generalisation of the concept just on time.

In Tunisia also, the sector has its constraints that can be resumed as follows :

1- The lack of an industrial culture of the operators in the sector.

2 - The absence of a big constructor that can vitalise the sector and create a dragging system.

3 - The week use rate of the equipment, evaluated for the hole sector to 59% according to studies effected by specialised organisms.

4 - The investment level which is still modest. It represents 15% of the total investments of the Electric & Mechanic Industry IME.

5 - The sector is still highly dependent of the foreign countries for its purchases. The imported part for its need represents 70% against 45% for the IME.

Import provenance :

- * Week share of the AMU = 2%
- * European Community = 77%
- * Asiatic countries = 12%

6 - The hard currency balance in the sector is deficitairy : the coverage rate import / export is approximately 70%.

Export destination

- * Week for AMU 15% of the total export
- * European Union 83% "

7 - To reduce the dependence of the sector from the European Union such as France, Germany, Italy, Sweden, it is better to explore with more effort :

- * East European countries.
- * Arab and African countries, with whom preferential agreements has been signed.

8 - On the production tool level, certain observations deserve to be singled :

- * Manual internal transfer.
- * Insufficient measurement calibration.
- * Improve maintenance.
- * Research of advanced technology.
- * Quality insurance ISO 9000,
- * Homologation by the constructors; weak realised number, the tendency to accentuate the phenomena.

9 - divers constraints :

- * interest rates of short, medium and long term loans offered by the local financial organisms non discounted.
- * world market tendency.

10 - Development and research :

- * Recent set up of R&D services for new products in the enterprises.
- * Weak co-operation with the university.

This way to consolidate the automobile industry, it is desirable to promote the principal development actions :

- sub contracting
- An oriented marketing strategy for the receiving markets.
- A specialised training, computer assisted conceptions
- A quality plan
- A better approach for homologation and certification with the constructors and appropriate organisms.

PRINCIPLE REFERENCES

- 1 - Publications from National Institut of statistics
- 2 - Publications from Agency of Industry Promotion;
Strategic study of automobile components sector, july 1994
- 3 - Informations from Data Bank of the Sub-constructing and
partenariat Exchange
- 4 - Informations from the General Direction of Industry with in
the Ministry of Industry.

ANNEXES

Annexe 1 :

List of firms operating in the automobile industry

Annexe 2 :

Bid document for trade of transport vehicles produced
locally or imported

Annexe 3 :

First automobile fair trade presentation.

ANNEXE 1

**LIST OF FIRMS OPERATING
IN THE AUTOMOBILE
INDUSTRY**

ANNEXE 1

List of firms operating in the Automobile Industry

N°	ENTERPRISES	ADDRESS	PRODUCTION
1	Sima Tunisie	Z.I Medjez El Bab - Béja	Exhaust systems
2	Sté d'Etudes et de Réalisation de Composants Automobiles "ERECAL"	Z.I Route du bac 2040 Radès	Exhaust systems
3	Besbes Industries "BISA"	Rue de la Chimie Z.I 2033 Mégrine, Ben Arous	Exhaust systems
4	COLMAR	BP N° 2, 5080, Teboulba Z.I Teboulba - Sousse	Blade springs
5	Compagnie Tunisienne de Ressorts à lames "COTREL"	Z.I Bordj Cédria BP 912, 2050 Hammam-Lif	Blade springs
6	Générale Industrielle de Filtration "GIF"	Rte de Sousse GP 1 Km 35, 8030 Grombalia	Filters
7	Sté Tunisienne des Filtres "MISFAT"	Z.I 1124 Bjedeida Ariana	Filters
6	Ste Industrielle Hydro-mécanique "HYDROMECA"	Z.I de la Charguia 2 rue n° 14 1080 Tunis	Hydraulic Jacks Hudraulic pumps
8	Sté de Précision Mécanique "PRECIMECA"	Z.I Utique 7060 Bizerte	Water pumps
9	Sté de l'Amortisseur Tunisien "NORTEX"	Ouardanine Sousse	Shoc absorbers
10	Polysièges	3, Rte de Tunis Km 11 Sousse	Seats
11	Sté Industrielle de Fabrication et de Montage de Sièges "SIFAMOS"	Z.I 2013 Ben Arous	Seats
12	Création Equipement Confection "CEC"	21, Avenue Habib Bourguiba 5070 Ksar Helal	Seats
13	Sté Industrielle de Plaquettes de Frein "SIPAF"	Z.I Rte El Hamayem Mornaguia	Brake shoes
14	Sté Tunisienne de Fabrication de Radiateurs "SOTUFRA-AVA"	Z.I Grombalia - Nabeul	Honey-Comb radiators
15	Sté Industrielle de Bagues d'Etanchéité et de Colliers "SIBEC"	Z.I Menzel Jemil - 7080 Bizerte	Strap Collets, Caskets
16	Sté Tunisienne "AWAB S.A"	Z.I Borj Cédria Ben Arous	Strap collets - Exhaust Collets
17	Sté Tunisienne de Garniture de Freins "STUGAFREM"	Rte de Gabès Km 2, 3003 Sfax	Brake linings, Brake shoes
18	Union des Ateliers Techniques de Sousse "UATS"	Ksibet Sousse - Sousse	Gear Box Levers, Bundle cables
19	Bowden Tunisie "BOWDEN"	Route de Bizerte 7030 Mateur BP 29	Distance Commanding cables
20	Maghreb Commande	128, av. de la République 8020 Soliman	Distance Commanding cables
21	Valéo Embrayages Tunisie	Z.I 1124 Djedeida - Ariana	Distance Commanding Cables

22	Sté la Précision des Câbles Commandes à Distance "SOPRECA"	Z.I 8040 Bouargoub Nabeul	Distance Commanding Cables
23	S.P.E	Z.I Essouassi 5140 Essouassi Sousse	Foundry for others metals beside iron
24	Tunisie Ressorts	Z.I Charguia 2, 2035 Tunis	Mechanical springs, Suspension springs
25	Sté de Fonderies et de Mécanique "SOFOMECA"	Km 5 Mégrine Riadh - Ben Arous	Parts in cast iron and steel
26	SECTAR	G.P 1, Km 13 Ez-zahra - Ben Arous	Automobile. Assembling Plant
27	STIA	Route de Monastir Sousse	Automobile. Assembling Plant
28	IMM	Route de Sousse Kairouan	Automobile. Assembling Plant
29			
30	Sté les Techniques du Moteur "TECHNO"	Z.I Ksar Said - rue 13002, 2086 Douar Hicher - Tunis	Valves, brake shoes
31	Matechno Star	23, rue Farhat Hached - Tunis Z.I Essghira - Sfax	Valves
32	SOTUFAGA	Z.I Enfidha BP 11 4030 Enfidha	Rear View mirrors, luggage racks
33	Rebaï Auto Industries	Z.I El Baten BP 114, 3100 Kairouan	Water pumps, steering boxes
34	Les Ateliers Mécaniques Industriels "AMI"	Rte de l'Aéroport Km 4, BP 268 3018 Sfax	Clutch plates
35	Sté Industrielle d'Amortisseurs "SIA"	Z.I Bir El Kassaa BP 164 - 3018 Sfax	Telescopic Shoc Absorbers
36	Sté Construction et Emboutissage Métallique "CEM"	14, rue Utique - 3003 Sfax	Car body elements
37	Ets Jamel Bouaziz	Rte de l'Aéroport Km 4 - Sfax	Car body elements
38	Ets Lotfi Mallouli Usine emboutissage du Sud "UBTS"	Rte de Tunis Km 12 - Sfax	Car body elements
39	Ets Haj Kacem Abderrahmène	Rte de l'Aéroport Km 6 - Sfax	Car body elements
40	Sté d'Equipements Mécaniques Automobiles "E.M.E.C.A"	Z.I Menzel Jemil - 7080 Menzel Jemil	Brake shoes
41	Sté industrielle de Transmission à Cardan "SITRAC"	Z.I Route de Monastir - 4000 Sousse	Cardan transmission Hydraulic tacks
42	Enfidha Construction Métallique "ENFICOME"	Z.I Enfidha	Silent blocs Suspension rubber parts
43	S.E.A.A.	Kalaa Seghira	Wheel Drums, oil tanks, air tanks exhaust silencers
44	Sté de Production d'Articles en Laiton "SOPAL"	Rte de Gabès km 1,5 - 3003 Sfax	Battery sockets
45	L'Accumulateur Tunisien "ASSAD" S.A	Z.I Ben Arous	Starting batteries
46	Sté de batteries "Chams Volta"	Route de Zaghouan Km 17 M'Hamdia Ben Arous	Batteries, Storage batteries
47	Nasr	Zaouiet Mornag - Ben Arous	Batteries
48	Sté Tunisia Batteries	Z.I Borj Cédria - Ben Arous	Storage batteries
49	Sté Tunisienne de l'Accumulateur "NOUR"	Route de Sousse Km 6 - 2033 Mégrine	Batteries
50	Renault Industie Tunisie "RIT"	Rte de Bizerte - 7030 Mateur	Cable bundles

51	COFAMAT	Z.I Mateur Bizerte	Bundle cables
52	ENCIT	Rue Abou Dabai Hammamet	Bundle cables
53	SIRLEC	82, Rue de l'aéroport Dar Fadhal 2080 Ariana	Bundle cables
54	Newton Tunisia	Z I Zeramdine Sousse	Bundle cables
55	Maufecture Electro Technique de Sousse "METS"	Avenue 7 Novembre 4081 Zaouet Sousse	Bundle cables
56	Câblerie de Sousse - S.A	BP 67 Sousse - 4029 Thrayet Sousse	Bundle cables
57	Compagnie des Faisceaux Tunisiens "COFAT"	Sedjoui, 40, rue 18 janvier 1952 Tunis	Bundle cables
58	Equipement de câbles électrique "ECEM"	BP 202 Sousse Menzel Ennour Sousse	Bundle cables
59	Société de Contrôle et Sous Traitance "SOCOS"	Rue 13002 Z.I Ksar Saïd Ariana	Wires
60	Les projecteurs Maghrébins S.A	1, rue du Nil Sidi Fathallah Ben Arous	Light projectors
61	Sté Tunisienne d'Equipement Electrique Automobile "STEEA"	35, rue Alfred de Musset Menzel Bourguiba	Blinkers
62	M.A.O	77, rue 9007 Sidi Fathallah 2033 Tunis	Horns
63	Sté MOHLA ELECTRONIQUE	Av. Abou Hamed El Ghazali 4022 Sousse	Horns
64	Automatique Signalitique Assistance "ASA"	17, Rue Arbi Kabadi El Omrane Tunis	Signal lights
65	Sté de Feux de Signalisation Automobile "SOTUFSA"	Z.I El Baten 3100 Kairouan	Signal lights
66	Defontaine Tunisie	Z.I Ben Arous 2013	Motor fly wheels Starter motor crown wheel
67	Electro Rebouild Tunisie "ERT"	Route Menzel Kamel Jemmal Monastir	Starter motor Alternator
68	Fitelec Tunisie	Route de Monastir 4070 M'saken Sousse	Selfs, capacitor
69	Africa joints	Rte Ouardanine Km 6, 4070 M'Saken Sousse	Caskets jackets
70	MECAFLEX	Z.I 2034 BP N° 13 - Ez-zahra	Flexible hose pipes Flexible Couplings
71	Sté Industrielle d'Ouvrages en Caoutchouc "SIOC"	Route de Gabès Km 3 - Sfax	Inner tubes
72	Sté Tunisienne de Caoutchouc Manufacturé "SOTUCAM"	Z.I 7100 Le Kef	Supports, Silent blocs, Thrust blocs
73	Sté Industrielle de Caoutchouc "STICA"	Route Sidi Mansour Km 1 - 3002 Sfax	Car carpets Flexible connection pings
74	Sté Tunisienne des Industries Pneumatiques "STIP"	M'Saken - Menzel Bourguiba	Tyres
75	Tunisie flexible	Z.I L'Ariana Charguia 2	Flexible hose pipes Flexible couplings
76	Caoutchouc Ind. Moulés "C.I.M"	Z.I Le Kram - Tunis	Rubber parts
77	Caoutchouc Industriel de Tunisie "CIT"	Z.I Le Kram	Rubber parts
78	Confort Auto-car	Z.I Rte de M'Saken 4013 Messadine Sousse	Car door panels Seat car covers
79	Plastiss	Sayada, Sousse	Car carpets

80	Sté Industrielle de Bâches et de Confection "SIBAC"	Z.I Borj Cédria Ben Arous	Canves
81	Atelier de Liquide pour friens "ALIF" S.A	Z.I Route de Amdoun Béja	Brake liquids
82	Sté Tunisienne de Liquides pour Freins "SOTUFIL"	22, rue de Marseille 1001 Tunis	Brake and clutch liquids
83	Sté Tunisienne des Peintures	Km 6, Rte de Sousse Mégrine Ben Arous	Car body paints
84	Atlas Peinture	Km 6, Rte de Sousse Mégrine Ben Arous	Car body paints
85	Compagnie Africaine de Peinture "VALENTINE"	Z.I Ben Arous 2013 BP 295	Paints
86	La Chimique de Tunisie	Km 6,5 Rte de Sousse	Paints
87	INTERCOLOR	Z.I Bou Argoub Nabeul	Paints
88	Sté Tunisienne des Peintures "ASTRAL"	Km 5, Rte de Sousse - Mégrine	Paints
89	Sté Tunisienne de Lubrifiant "SOTULUB"	Z.I Zarzouna - 7021 Zarzouna	Greases and Lubricants
90	GLAMIVER	Rue n° 7 la Charguia Tunis Charguia	Glasses
91	Sté Industrielle de Verre Feuilleté "SIVEF"	Km 13 la Mornaguia 1110 Tunis 40, rue Nahas Pacha - Tunis Ariana	Windsheel glasses Glasses
92	Auto - Poly	Z.I Route de Tunis Km1 Kairouan Nord	Wind Screen Wipers

ANNEXE 2

BID DOCUMENT FOR TRADE OF TRANSPORT VEHICLES PRODUCED LOCALLY OR IMPORTED

Vu le décret n° 94-1744 du 29 août 1994, relatif au contrôle technique à l'importation et à l'exportation et notamment son article 4, alinéa 3,

Vu l'arrêté du ministre de l'économie nationale du 30 août 1994, fixant les listes des produits soumis au contrôle technique à l'importation et à l'exportation,

Arrêtent :

Article premier. - Le cahier des charges annexé au présent arrêté, fixe les modalités de commercialisation de matériels de transport routier fabriqués localement ou importés.

Art. 2. - Le présent arrêté sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 10 août 1995.

Le Ministre du Commerce

Slaheddine Ben M'barek

Le Ministre de l'Industrie

Slaheddine Bouguerra

Le Ministre du Transport

Mondher Znaïdi

Vu

Le Premier Ministre

Hamed Karoui

CAHIER DES CHARGES RELATIF A LA COMMERCIALISATION DE MATERIELS DE TRANSPORT ROUTIER FABRIQUES LOCALEMENT OU IMPORTES

PREAMBULE

Le présent cahier des charges a pour objet de fixer les modalités de commercialisation de matériels de transport routier fabriqués localement ou importés et définis à l'article 2 du présent cahier des charges, étant rappelé que la mise sur le marché de ces matériels s'effectue conformément à la réglementation en vigueur et doit concourir à la réalisation des objectifs de la politique mise en œuvre par les autorités publiques pour la promotion du secteur des industries mécaniques, électriques et électroniques et tendant à :

- favoriser l'intégration locale de fabrication de composants automobiles et de produits du secteur des industries mécaniques et électriques (IME) ;
- promouvoir toute opportunité de partenariat industriel et/ou de sous-traitance dans le secteur IME ;
- garantir l'approvisionnement régulier en pièces de rechange ;
- améliorer les prestations de services après-vente au moyen notamment du renforcement des capacités d'entretien et de maintenance à travers un réseau adéquat de services après-vente couvrant l'ensemble du territoire du pays.

A cet effet, l'Office du Commerce de la Tunisie "OCT" est chargé, en collaboration avec les services compétents de l'Administration, de veiller, sous la supervision d'une Commission Inter-Départementale de Suivi, à l'application des dispositions du présent cahier des charges, de suivre la réalisation des obligations incombant à ce titre aux constructeurs-fournisseurs et concessionnaires et d'établir des rapports périodiques d'évaluation et de synthèse aux Autorités Compétentes.

ARTICLE 1 - CONDITIONS GENERALES

La commercialisation de matériels de transport routier visés par le présent cahier des charges doit au préalable satisfaire aux conditions générales ci-après :

1.1 - le respect des contraintes réglementaires telles que prévues par les textes en vigueur notamment en ce qui concerne la mise à la circulation des véhicules sur les voies publiques, la protection des tiers et la conformité aux spécifications techniques répondant aux normes de fiabilité, de sécurité, de non pollution et de garantie d'utilisation ;

1.2 - la mise en place d'un réseau de services après-vente approprié couvrant les besoins des utilisateurs sur tout le territoire du pays et doté des installations et des équipements requis à cet effet ;

1.3 - les dispositions relatives à l'approvisionnement régulier en pièces de rechange et à la détention d'un stock optimum assurant la disponibilité permanente de ces pièces sur le marché ;

1.4 - l'homologation technique des pièces et composants automobiles fabriqués localement à l'effet de faciliter leur exportation et/ou leur intégration dans le matériel monté ou carrossé localement ainsi que la garantie du produit fini par la marque du constructeur ;

1.5 - la promotion de relations durables de coopération technique permettant un transfert réel de know-how technologique sous forme notamment de mise en place de relations de partenariat ou de projets en joint-venture et le développement d'un courant d'échanges industriels entre les opérateurs industriels locaux et la marque du constructeur ;

1.6 - l'agrément, après examen du dossier technico-commercial par la Commission Inter-Départementale de Suivi sus-visée, des différents modèles de matériels proposés à la commercialisation.

ARTICLE 2 - VEHICULES CONCERNES

Les véhicules visés par le présent cahier des charges sont classés en deux listes distinctes intitulées respectivement liste A et liste B :

Liste A : Concerne les véhicules en completely built-up "CBU" tels que notamment :

- les véhicules légers destinés à l'usage des particuliers (VP) ;
- les fourgonnettes ;
- les véhicules tous terrains ;
- les véhicules destinés aux secteurs des louagés, taxis et location de voitures ;
- les camionnettes ;
- les fourgons ;
- les triporteurs et quadriporteurs ;
- les camions et tracteurs routiers ;
- les véhicules destinés au transport en commun tels que les autobus, autocars, minibus, microbus etc... ;
- les véhicules spécialement aménagés pour des utilisations spécifiques tels que les ambulances, les camions ateliers, les camions incendies etc ...

Liste B : Concerne tous les véhicules importés en châssis roulants ou en collections completely knocked down "CKD" destinés à être montés ou carrossés localement.

ARTICLE 3 - MARQUES ET MODELES

3.1 - Marques :

3.1.1 - Toute marque commercialisée doit être représentée en Tunisie par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs concessionnaires dûment agréés conformément à la réglementation en vigueur et satisfaire aux conditions exigées pour l'exercice de la profession en ce qui concerne notamment les locaux, le personnel et les effectifs spécialisés, les installations et les équipements requis ainsi que le réseau de services après-vente implantés à travers le territoire du pays .

3.1.2 - L'obligation de représentation par un ou plusieurs concessionnaires s'étend à toute activité commerciale portant sur tout matériel de transport routier neuf destiné à être mis en circulation sur le territoire national quelque soit le régime, le statut ou la forme de son admission en Tunisie .

3.1.3 - Sont toutefois dispensés de cette obligation les véhicules destinés à la réexportation dans le cadre notamment d'activités industrielles de sous-traitance et bénéficiant de régimes suspensifs d'admission temporaire ou d'entrepôt industriel.

3.2 - Modèles :

Sous réserve du respect des dispositions des paragraphes qui précèdent du présent article, les modèles de marque de véhicules de types indiqués aux listes A et B visées à l'article 2 ci-dessus doivent être préalablement à leur commercialisation, agréés par la Commission Inter-Départementale de Suivi après examen d'un dossier technico-commercial afférent à chaque modèle.

L'agrément de chaque modèle est octroyé pour une durée de validité d'une année. Toutefois et compte tenu notamment de l'évolution technico-commerciale du modèle concerné, des améliorations qui y sont introduites et résultant en particulier des progrès techniques, des évolutions des normes et standardisations ainsi que de l'appréciation qui en est faite par les utilisateurs, la validité de l'agrément du modèle peut être renouvelée pour une même période d'une année.

Le dossier technico-commercial afférent à chaque modèle proposé doit être communiqué par le constructeur-fournisseur ou son concessionnaire à la Commission Inter-Départementale de Suivi et comporter :

A/ Au titre du dossier technique

a) Les caractéristiques techniques du modèle proposé selon les fiches annexées au présent cahier des charges ;

b) Les conditions de garantie du matériel et de services après-vente conformément aux dispositions du présent cahier des charges ;

c) Les prospectus et les catalogues;

d) Les statistiques de production du modèle proposé et les ventes par pays;

e) Une copie certifiée conforme du procès verbal d'homologation ou de réception du matériel concerné conformément aux textes en vigueur au vu de l'examen et essai d'un prototype ou d'un échantillon du modèle par les services compétents du Ministère du Transport;

f) Notice descriptive;

g) Le certificat de l'origine de fabrication du modèle;

h) La conclusion avec un partenaire industriel local, en cas de fourniture de matériel sous forme de collections CKD ou châssis roulants destinés au montage et/ou carrossage, d'une convention de montage et/ou de carrossage conforme aux dispositions exigées dans ce domaine et aux dispositions du présent cahier des charges et tout particulièrement aux dispositions de l'article 9.2 ci-dessous.

B/ Au titre du dossier commercial (*)

a) Le présent cahier des charges dûment approuvé et signé par le constructeur et son (ses) concessionnaires (s) ;

b) Le prix officiel hors taxes du modèle dans le pays d'origine ou le tarif export le cas échéant ;

c) Le prix FOB et CFR des modèles de matériels roulants en CBU, ainsi que le différentiel entre le prix FOB et le prix du tarif officiel hors taxes, dans le pays d'origine ainsi que le tarif export le cas échéant. Pour les châssis et les équipements objets de la liste B, le prix qui doit être arrêté conformément aux dispositions de l'article 9.2 du présent cahier des charges sera communiqué base toutes pièces fournies et base prix à minorer des

pièces locales intégrées. Le constructeur-fournisseur fournira la nomenclature éclatée des pièces du véhicule (ou du châssis roulant du véhicule) chiffrée en pourcentage et en valeur.

d) Les prix des options pouvant être apportées aux modèles proposés;

e) Le tarif des pièces de rechange ainsi que les remises accordées aux concessionnaires et aux gros utilisateurs ;

f) Les références du constructeur et de son (ses) concessionnaire (s) ;

g) L'agrément du concessionnaire ;

ARTICLE 4 - SPECIFICATIONS TECHNIQUES

4.1 - Les véhicules doivent répondre aux normes et aux réglementations spécifiques d'équipement et d'aménagement en vigueur en Tunisie .

4.2 - Les véhicules livrés aux utilisateurs doivent être fabriqués selon les normes habituelles de la marque du constructeur. Ils doivent être neufs, de conception et de fabrication récente (up-to-date) de l'année de livraison, tous les organes neufs et de première monte et de modèles ou séries mis sur le marché du constructeur et sur les marchés tiers.

Toutes les indications sur les spécifications techniques du matériel importé doivent être fournies suivant les normes DIN ou ISO (*) appropriées.

Tout modèle de véhicule ne peut être mis à la vente que muni des équipements de base exigés par le code de la route tels que :

- deux rétroviseurs à l'extérieur et d'un rétroviseur à l'intérieur du véhicule ;

- un pot d'échappement ordinaire sauf contrainte réglementaire contraire ;

- une ceinture de sécurité pour chaque siège de disposition face à l'avant, conformément à l'arrêté du Ministre du Transport et des Communications du 13 Avril 1985. Les places latérales doivent être équipées de ceintures mixtes (trois points) à enrouleurs. Les places centrales doivent être équipées de ceintures mixtes et sous abdominales;

- reposes têtes notamment pour les sièges avant;

- lave-glaces et essuis-glaces;

- crochets d'attelage à l'avant et à l'arrière;

- avertisseurs sonores ville et route;

- brise flammes sur échappement;

- protection contre la boue sur les roues avant et arrière.

De même, les véhicules doivent être livrés aux utilisateurs munis de :

- une roue de secours ;

- un cric et une manivelle à tonnage approprié ;

- un jeu de clés en crois ;

- un extincteur à capacité appropriée ;

- deux triangles de signalisation ;

- une trousse d'outillage contenant notamment un tournevis, une pince universelle, un marteau, une clé à molette, un jeu de clés à pipes et un jeu de clés à fourches ;

- les documents d'entretien et de réparation.

4.3 - Le niveau sonore des modèles en décibels ne doit pas dépasser le niveau fixé par les réglementations en vigueur.

4.4 - Le niveau d'opacité et de pollution atmosphérique ne doit pas dépasser les normes en vigueur en Tunisie

4.5 - Les modèles et les pièces de rechange peuvent être de toute origine et provenance à l'exclusion des pays faisant l'objet de prohibitions d'échange commercial avec la Tunisie.

(*) DIN : Dentsches Institut Für Normung

4-6 - Le constructeur-fournisseur et/ou son concessionnaire s'obligent à informer les utilisateurs finaux de leur droit à bénéficier des équipements, outils et documents ci-dessus indiqués qui seront livrés avec les véhicules sans majoration des prix.

ARTICLE 5 - GARANTIE DE MATERIELS DE TRANSPORT ROUTIER

Un certificat de garantie doit être remis par le concessionnaire à l'acquéreur.

Pendant la durée de garantie, le constructeur remplacera à ses frais, y compris les dépenses de main d'œuvre, les éléments reconnus défectueux pour vice de conception ou de construction conformément aux règles et usages en vigueur.

Pour les véhicules légers destinés au transport de personnes la garantie du véhicule et des organes électriques et mécaniques et leurs composants contre tout défaut de matière ou vice de conception ou de construction les rendant impropres à l'emploi auquel ils sont destinés, est d'une durée de 12 mois à partir de la date de la mise en circulation portée sur le certificat d'immatriculation sans limitation de kilométrage.

Pour les véhicules industriels et les véhicules de transport en commun fabriqués localement, la durée de garantie sera celle fixée dans les conventions de montage ou de carrossage conclues entre les constructeurs-fournisseurs et les industriels locaux et approuvés par les autorités compétentes.

La durée de garantie des autres matériels et véhicules importés en CBU sera au moins égale à celle retenue pour les véhicules et matériels montés ou carrossés localement.

La garantie de la carrosserie contre tout défaut d'étanchéité, de déformation ou de corrosion est d'une durée de 5 ans au minimum pour les véhicules importés en CBU.

Pour les véhicules montés ou carrossés localement, la durée de garantie de la carrosserie est également fixée dans les conventions de montage et de carrossage approuvées par les autorités compétentes.

Si dans un délai de cinq (5) années après la réception, une avarie ou une usure anormale d'un élément se répétait à hauteur de 5% des véhicules appartenant à un même modèle révélant ainsi un défaut systématiquement de conception ou de construction d'une série industrielle, le constructeur sera tenu de remplacer ou de réparer à ses frais, y compris les frais de main d'œuvre, sur tous les modèles livrés, l'élément défectueux par un élément dont la matière et les dimensions sont modifiées en conséquence.

ARTICLE 6 - SERVICE APRES-VENTE

Le constructeur s'engage à garantir par l'intermédiaire de son (ses) concessionnaire (s) en Tunisie, un service après-vente adéquat au profit des utilisateurs au moyen notamment de l'implantation de représentations à travers tout le pays.

Le constructeur est tenu de fournir toutes les notices d'entretien et de réparation des véhicules, les outillages de réparation et les prestations d'initiation à l'utilisation et à l'entretien des véhicules.

ARTICLE 7 - DISPONIBILITE DES PIECES DE RECHANGE

Le constructeur et son (ses) concessionnaire (s) s'engagent solidairement à garantir l'approvisionnement régulier du marché en pièces de rechange nécessaires à l'entretien des véhicules lesquelles doivent être reconnues et garanties par le constructeur-fournisseur.

Le constructeur est tenu de détenir dans ce cadre par l'intermédiaire de son (ses) concessionnaire (s), un stock optimum de pièces de rechange déterminé en fonction du taux prévisionnel d'usure et du rythme de consommation de pièces dans le cadre

d'une préconisation correspondant à une durée d'utilisation des véhicules de dix (ans) à partir de la date de la dernière livraison du modèle concerné.

Le stock optimum de pièces de rechange à détenir dans les magasins centraux du (des) concessionnaire (s) et dans les magasins des agents officiels exerçant à l'intérieur du pays devra correspondre à un taux minimum de disponibilité de 80%.

Le stock optimum des pièces de rechange sus-visé doit couvrir aussi bien les besoins de la clientèle directe que ceux le cas échéant du (des) concessionnaire (s) ou des revendeurs agréés des pièces de rechange.

Un système de commande et de livraison rapide doit être mis en place pour garantir la disponibilité des pièces manquantes et réduire ainsi la durée d'immobilisation des véhicules en réparation.

En cas de non disponibilité de pièces permettant une exploitation optimale des véhicules, les utilisateurs se réservent le droit de réclamer des dommages et intérêts aux constructeurs et/ou leurs concessionnaires lorsque la durée d'immobilisation pour manque de pièces en Tunisie dépasse quinze (15) jours.

ARTICLE 8 - CONTROLE DE CONFORMITE DES VEHICULES

Outre le contrôle habituel effectué par le constructeur et la réception technique du matériel commandé, effectué par le (les) concessionnaire (s) ou les importateurs-industriels conformément aux règles et usages en vigueur, les Autorités Compétentes se réservent le droit d'effectuer les visites de contrôle technique du matériel commandé qu'elle juge utile, soit dans les centres livreurs du constructeur, soit dans les magasins du ou des concessionnaire (s) ou de l'importateur-industriel.

Il demeure entendu que cette réception et ce contrôle ne dégagent en rien le constructeur de ses obligations en matière d'homologation, de spécifications techniques, de vices cachés et de garantie du matériel livré.

ARTICLE 9 - PRIX A L'IMPORTATION

9.1 - Pour les véhicules en CBU de la liste A visée à l'Article 2 du présent cahier des charges, la détermination des prix à l'importation sera effectuée selon le tarif Tunisie dont les prix plafonds seront fixés en fonction d'un différentiel en pourcentage à appliquer pour chaque modèle sur le tarif officiel hors taxes ou le cas échéant au tarif export dans le pays d'origine du fournisseur. Ce pourcentage sera négocié et fixé au départ par la Commission de Suivi et sera appliqué annuellement pour chaque modèle.

A partir de ce pourcentage de différentiel, seront déterminés les prix FOB ou CFR de chaque modèle. A cet effet, le constructeur doit présenter dès leur parution ou modification ses tarifs officiels hors taxes ou tarifs export dûment certifiés conformes par un organisme officiel (préfecture, tribunal de commerce, etc...).

9.2 - Pour les collections CKD et les châssis roulants des véhicules de la liste B visée à l'article 2 du présent cahier des charges, les prix sont fixés dans le cadre des contrats d'achat et des conventions de montage et/ou de carrossage conclus entre les constructeurs et les unités de montage et/ou de carrossage et préalablement approuvés par les autorités compétentes sur avis de la Commission de Suivi. Cette convention doit en outre prévoir la fixation d'un prix de base toutes pièces fournies pouvant être minoré des prix des pièces fabriquées localement, la minoration du prix de base devra s'effectuer selon la nomenclature éclatée des différentes pièces, chiffrée en valeur et en pourcentage. La nomenclature doit être sincère et conforme et correspondre au coût réel de chaque pièce minorée et intégrée réellement.

9.3 - Pour les pièces de rechange

Le constructeur doit communiquer chaque année à la Commission de Suivi siégeant à l'Office du Commerce de la Tunisie, les documents ci-après :

- les catalogues des pièces de rechange ;
- la liste des prix du tarif export officiel des pièces de rechange avec les taux de remises consenties au (x) concessionnaire (s) sur ces pièces ainsi que les taux des remises spéciales consenties aux gros utilisateurs.

ARTICLE 10 - MODALITES DE PAIEMENT A L'IMPORTATION

1 - Le délai de paiement de base doit être au minimum un paiement à 180 jours, date de connaissance, sans intérêts.

2 - Les constructeurs peuvent fournir, en outre, les meilleures propositions de financement à moyen terme ou long terme en précisant la durée, le taux d'intérêt, la période de grâce, etc... dans le cadre de différents crédits acheteurs ou crédits financiers ou dans le cadre de protocoles inter-gouvernementaux, sous réserve toutefois de l'approbation des Autorités Compétentes Tunisiennes et du pays d'origine pour l'imputation sur ces protocoles.

En cas de bénéfice d'un paiement au comptant dans le cadre de ces lignes de crédit, des escomptes seront accordés par le constructeur sur les prix (FOB) en rapport avec les taux d'intérêt bancaires en vigueur.

ARTICLE 11 - COOPERATION INDUSTRIELLE

11.1 - Dans le cadre de la promotion de relations durables de coopération favorisant un transfert réel de know-how technologique et de développement d'un courant d'échanges industriels, le constructeur-fournisseur concerné et/ou son concessionnaire s'obligent solidairement à entreprendre les actions suivantes :

- la réalisation de programmes et d'actions d'assistance technique adaptées aux besoins des industriels et des sous-traitants de composants automobiles et des activités de montage et de carrossage de véhicules. Ces prestations peuvent prendre la forme notamment de mise à la disposition de l'importateur ou opérateur industriel et des sous-traitants des plans de fabrication, dessins, gammes d'opérations, nomenclatures, listes d'outillages et d'équipements nécessaires à la fabrication des pièces ou produits ainsi qu'à l'assemblage ou le montage des collections et de leurs sous-ensembles ainsi qu'au contrôle des véhicules.

- l'homologation par les soins du constructeur-fournisseur et/ou organismes internationaux certificateurs de normes, de pièces et composants automobiles fabriqués localement.

- l'homologation par le constructeur-fournisseur du produit final monté et/ou carrossé tant sur le marché local qu'à l'exportation sur le marché international avec la garantie du constructeur-fournisseur et la fourniture par le constructeur-fournisseur des équipements et des outils appropriés pour les opérations de montage ou de carrossage et sa contribution sous forme d'assistance technique au moyen notamment de la formation du personnel dans ses usines et la mise à disposition de compétences techniques nécessaires, aux fins de garantir la réalisation des opérations de montage et de carrossage convenablement et selon les normes exigées par la marque.

- l'organisation périodique en Tunisie de salons spécialisés ou de manifestations industrielles destinées à faire connaître les programmes d'actions du constructeur-fournisseur et l'identification de créneaux de coopération, de partenariat ou de sous-traitance avec les industriels locaux ainsi qu'à la promotion d'échanges industriels.

- l'installation ou le renforcement des capacités de production dans le secteur des industries mécaniques, métallurgiques, électriques, (IME) et composants automobiles à l'effet de promouvoir des courants d'échanges de produits issus de ces capacités soit dans le cadre des besoins propres des constructeurs-fournisseurs ou de leurs sous-traitants soit dans le cadre de l'introduction des produits en question dans les réseaux de distribution internationaux.

11.2 - Ne peuvent être agréés par la Commission de Suivi que les modèles pour lesquels les constructeurs-fournisseurs et/ou leurs concessionnaires réalisent des actions de coopération et des programmes d'échanges industriels en rapport avec le volume des importations de leurs matériels.

11.3 - Les actions de coopération et de développement des courants d'échanges industriels donnent lieu à des évaluations périodiques opérées par la Commission de Suivi pour chaque marque ou modèle relevant du constructeur-fournisseur concerné, conformément à la méthodologie et aux règles décrites à l'annexe 2 jointe au présent cahier des charges.

11.4 - Des conventions pluri-annuelles, portant sur la réalisation des actions de coopération industrielle et de partenariat pourront être négociées avec les constructeurs-fournisseurs qui souhaitent donner à leur coopération avec la Tunisie un aspect durable sur la base de concertations et d'engagement réciproques.

11.5 - Aux fins d'évaluation des actions et programmes sus-visés, la Commission de Suivi adoptera dans la comptabilisation de ces actions et programmes, les règles ci-après :

11.5.1 - Pour les véhicules en CBU

La valeur chiffrée de l'ensemble des actions et programmes de coopération et d'échanges doit correspondre à un minimum de 50% des importations annuelles de matériels auprès du constructeur-fournisseur concerné. Peuvent être décomptés dans la comptabilisation de l'évaluation de ces actions et programmes :

11.5.1.1 - Le montant annuel des dépenses en devises au titre de l'assistance technique et de l'organisation de salons spécialisés financés ou pris en charge par le constructeur-fournisseur dans la limite d'une quote-part préalablement convenue avec la Commission de Suivi et à condition que l'ensemble de ces dépenses n'excède pas un plafond correspondant à 5% des importations annuelles du matériel de la marque concernée sans que ce plafond n'excède un montant maximum forfaitaire annuel fixé à 150.000 dinars par constructeur.

11.5.1.2 - Le montant des dépenses dûment justifiées engagées par le constructeur-fournisseur au titre de l'homologation de composants et pièces fabriqués localement soit par la marque du constructeur, soit auprès des organismes et/ou instances internationales de certification à condition toutefois que le montant annuel de ces dépenses n'excède pas 5% de la valeur ajoutée locale des produits exportés, homologués par le constructeur-fournisseur.

11.5.1.3 - Une quote-part annuelle de 5% des capitaux en devises investis directement par le constructeur-fournisseur ou indirectement pour son compte, sous forme de participation au capital des projets installés en Tunisie dans le cadre de la création de nouvelles capacités industrielles en Tunisie ou la consolidation des capacités existantes.

La quote-part sus-visée est décomptée annuellement compte-tenu des montants effectifs décaissés au titre des prises de participation calculées sur la base des encours nets non comptabilisés de ces participations.

11.5.1.4 - La valeur des achats par le constructeur-fournisseur ou pour son compte, de produits fabriqués localement, sous réserve que :

- la comptabilisation de ces achats s'effectue sur la base de la valeur ajoutée locale des produits concernés telles que certifiées pour chaque produit par les Autorités Tunisiennes Compétentes ;

- les exportations de ces produits soient réalisées préalablement aux importations de matériels et que les dates retenues aux fins de comptabilisation soient celles qui correspondent aux réalisations effectives correspondant aux dates de connaissance.

- les exportations de ces produits du secteur des IME doivent être diversifiées et réalisées sur une gamme élargie de ces produits. En outre pour chaque produit IME éligible dans ce cadre à l'exportation, le montant en valeur ajoutée tunisienne des exportations réalisées en ce produit ne doit pas excéder la moitié du montant global en valeur ajoutée de l'ensemble des achats réalisés par chaque constructeur-fournisseur.

11.5.2 - Pour les véhicules en collection CKD ou en châssis roulants

Aux fins d'évaluation des actions et programmes de coopération industrielle et d'échanges, l'importation de véhicules en collections CKD ou en châssis roulants dans le cadre des activités de montage ou de carrossage, bénéficie, en sus des avantages accordés aux importations de véhicules en CBU tels que définis à l'alinéa 11.5.1, des assouplissements ci-après, sous réserve que la valeur de l'ensemble des actions et programmes précités corresponde à un minimum de 50% des importations du matériel concerné :

1 - La valeur ajoutée tunisienne appliquée à la valeur base FOB de la minoration (selon la nomenclature éclatée) des produits locaux intégrés dans le montage des châssis-cabines pour les camions et voitures ou les châssis roulants pour les véhicules de transport en commun de voyageurs à l'exception des carrosseries, est comptabilisée comme étant des exportations à l'actif du constructeur-fournisseur.

2 - La date de comptabilisation des importations de collections CKD ou en châssis roulants sera celle correspondant au paiement effectif de ces importations.

ARTICLE 12 - DISPOSITIONS FINALES

12.1 - Le constructeur-fournisseur concerné et son (ses) concessionnaire (s) déclarent avoir pris connaissance du contenu du présent cahier des charges et accepter solidairement et sans réserves toutes les dispositions qu'il édicte et en particulier les engagements mis à leurs charges, chacun en ce qui le concerne.

12.2 - Les concessionnaires ou tous autres importateurs-industriels de matériels roulants visés par le cahier des charges sont tenus de conformer leurs commandes et leurs contrats d'achat aux conditions du présent cahier des charges.

12.3 - Suivi des réalisations

12.3.1 - Les constructeurs-fournisseurs, les concessionnaires et/ou les opérateurs importateurs sont tenus solidairement de communiquer mensuellement à la Commission de Suivi les états des réalisations des importations, les données nécessaires aux évaluations des actions de coopération industrielle telles qu'indiquées au présent cahier des charges, ainsi que toutes informations ou documentations requises par la Commission de Suivi telles que : facture, connaissances, prospectus etc...

12.3.2 - Des revues trimestrielles des réalisations des importations et des actions relatives à la coopération industrielle seront entreprises par la Commission du Suivi.

12.3.3 - En cas de défaillance relevée notamment au niveau de la réalisation totale ou partielle des engagements pris, la Commission de Suivi adressera aux constructeurs-fournisseurs et aux concessionnaires concernés une mise en demeure pour l'exécution de leurs engagements pris malgré la mise en demeure, la Commission de Suivi peut procéder au retrait de l'agrément du modèle.

12.3.4 - En cas de manquement aux obligations incombant au constructeur-fournisseur et à son (ses) concessionnaire (s), les Autorités Compétentes en vertu de la législation ou la réglementation en vigueur, et la Commission de Suivi en vertu des clauses du présent cahier des charges, se réservent le droit de prendre toute mesure tendant à garantir l'exécution des engagements pris.

Acceptation du constructeur
et du (des) concessionnaire (s)

Lu et approuvé
le Constructeur
(Raison Sociale et Cachet)
(Nom et Signature)

Lu et approuvé
Le (s) Concessionnaire (s)
(Raison Sociale et Cachet)
(Nom et Signature)

FICHES TECHNIQUES POUR VEHICULES LEGERS (4 pages)

1/4

PRIERE REMPLIR MINUTIEUSEMENT LES RUBRIQUES QUI CONCERNENT LE MODELE PROPOSE

FOURNISSEUR :

MARQUE:

MODELE:

ENERGIE : ESSENCE, DIESEL

PUISSANCE ADMINISTRATIVE= CV

CYLINDREE:

COURSE:

ALESAGE:

CHARGE UTILE

POIDS VIDE MAXI

POIDS TOTAL EN CHARGE

PUISSANCE MAXI en KW (cv)

Régime puissance maxi

COUPLE MAXI en NM

Régime couple maxi

1 - CONSOMMATION A : - 90 KM/H
- 120 KM/H
- EN C U

2 - SURALIMENTATION (description)

3 - RAPPORT VOLUMETRIQUE

4 - PRESSION DE COMPRESSION

5 - POLLUTION (atmosphérique/sonore):

* ATMOSPHERIQUE

* SONORE

6 - BLOC CYLINDRE :

CHEMISE SECHE/CHEMISE HUMIDE/BLOC

7 - CONTENANCE CARTERS EN HUILE

POUR MOTEUR

POUR BOITE DE VITESSES

POUR PONT

8 - NOMBRE DE CULASSES

9 - POSITION MOTEUR (AVANT, ARRIERE)

DISPOSITION MOT. (LONGITUDINAL, TRANSVERSAL)

10 - POSITION CABINE PAR RAPPORT AU MOTEUR

11 - DISTRIBUTION :

*PIGNON/CHAINE/COURROIE

*ARBRE A CAMES(DANS BLOC/EN TETE)

12 - GRAISSAGE : (description)

*FILTRE (SERIE/PARALLELE)

13 - ALIMENTATION :

CARBURATEUR (description)/ INJECTION

STARTER MANUEL OU AUTOMATIQUE

*POMPE (ROTATIVE/EN LIGNE)

*REGULATEUR (MECA/AUTRES)

*FILTRATION (description)

14 - REFROIDISSEMENT : * AIR

*EAU PRESSION ATMOSPHERIQUE

*EAU SOUS PRESSION

15 - DISPOSITION CYLINDRES

* EN LIGNE/EN V OU AUTRES

LIGNE D'ARBRE : 3 PALIERS / 5 PALIERS

16 - FILTRE A AIR

* SEC/A BAIN D'HUILE

17 - POMPE D'ALIMENTATION

AVEC RETOUR SANS RETOUR

* POMPE D'AMORCAGE

(DESCRIPTION)

MARQUE:

2/4

MODELE:

A - TRANSMISSION

type avant / arrière

- 1 - NOMBRE D'ESSIEUX
- 2 - CHARGE PAR ESSIEU
- 3 - TYPE PONT HYPOIDE AVEC TROMPETTE:
(RIGIDE)/ AUTRES
- 4 - BOITE DE VITESSE
 - * MECANIQUE / AUTOMATIQUE
 - * NOMBRE DE RAPPORTS
 - * NOMBRE DE GAMMES
 - * SYNCHRONISATION
 - * NOMBRE DE RAPPORTS SYNCHRONISES
- 5 - VITESSE EN 4EME A 1000Tr/mn
- VITESSE EN 4EME OU EN 5EME A 1000Tr/mn
- 6 - COMMANDE D'EMBAYAGE PAR CABLE
OU ASSISTEE (description)

B - DIRECTION (description)

- 1 - CREMAILLE(NORMAL/ASSISTEE)
OU BOITIER
- 2 - COLONNE DE DIRECTION(ARTICULE/RIGIDE)
- 3 - NOMBRE DE TOURS DE VOLANT
- 4 - DIAMETRE DE BRAQUAGE

C - SUSPENSION /AMORTISSEURS

- 1 - SUSPENSION/FIXATION DES ROUES
 - a - AVANT
 - RIGIDES
 - INDEPENDANTES
 - BARRE STABILISATRICE
 - RESSORT A BOUDIN
 - BARRE DE TORSION
 - b - ARRIERE
 - RIGIDES
 - INDEPENDANTES
 - RESSORTS A BOUDIN
 - RESSORTS A LAMES (nombre de lames et section)
 - BARRE DE TORSION
- 2 - AMORTISSEURS
 - * HYDRAULIQUES TELESCOPIQUES
 - EFFETS(SIMPLES/DOUBLES)
 - * AUTRES TYPES

D - SYSTEME DE FREINS ASSERVI

- 1 - FREINS AVANTS (diamètre)
DISQUES/TAMBOURS
- 2 - FREINS ARRIERES
DISQUES/TAMBOURS
- 3 - CIRCUIT (INDEPENDANT/DIAGONALE/AUTRES)
- 4 - SURFACE DE GARNITURE PAR ROUE
- 5 - RATTRAPAGE DE JEU (description)
- 6 - FREIN DE SECOURS (description)
-ABS

D' - SYST DE FREINS NON ASSERVI (description)

E - PNEUS/JANTES (DIMENSIONS)

- a - PNEUS (type et nombre)
(TT/TL)
- b - JANTES
(ACIER/ALU)
Fourniture roue de secours(existence support)

MARQUE:

.....3/4

MODELE:

1 - CIRCUIT DE PRECHAUFFAGE

RAPIDE/LENT (description)

CIRCUIT D'ALLUMAGE (CLASSIQUE / ELECTRONIQUE)

2 - CIRCUIT DE DEMARRAGE

description

3 - CIRCUIT DE CHARGE

description

**4 - SYSTEME ESSUIE-GLACE ET LAVE
GLACE**

lave glace manuel/électrique

essuie glace :

balayage intermittent

1ere VITESSE LENTE

2ème VITESSE RAPIDE

essuie glace arrière

**5 - SYSTEME DE CLIMATISATION
ET DE CHAUFFAGE**

* RHEOSTAT

* 1 VITESSE

* 2 VITESSES

* 3 VITESSES

**6 - SYSTEME DE VENTILLATION DU
CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT
COURROIE/MOTO VENTILLATEUR**

7 - ECLAIRAGE ET SIGNALISATION

efficacité

feux de recul

feux de brouillard (arrière)

**8 - APPAREILLAGES DE CONFORT, DE
CONTROLE, DE SECURITE ET DE
PROTECTION**

indicateur temp eau

indicateur pression huile

compte tours

.....

Voyants:

préchauffage

frein à main

circuit freins

usure freins

feux de croisement

température eau

pression huile

charge batterie

réserve carburant

Lunette arrière chauffante

9 - FAISCEAU DE CABLAGE ET CONNEXION

description

MARQUE:

4/4

MODELE:

A - CHASSIS (TYPE):

- MONOCOQUE
- CADRE PORTEUR
- SECTION
- EMPATTEMENT
- VOIES
- CONTENANCE RESERVOIRE CARBURANT
- CHARGE UTILE
- CROCHET D'ATTELLAGE

B - CARROSSERIE

- NOMBRE DE PORTES
- OUVERTURE CAPOT(AVANT/ARRIERE)
- PARE-BRISE(SECURIT/FEUILLETEE)
- VISIBILITE
- PASSAGE DES ROUES PROTEGE/NON PROTEGE
- PARE-CHOC(AV, ARR,DEBORDEMENT; MATERIAU)

C - ASPECT EXTERIEUR

- AERODYNAMISME :
 - * CX
 - * GARANTIE ANTICORROSION (DUREE)
 - * GARANTIE ANTIROUILLE(DUREE)
 - * GARNITURE LATERALE DE PROTECTION
- PEINTURE (DESCRIPTION ET GARANTIE))

D - ASPECT INTERIEUR

- HABITABILITE (LARGEUR AUX COUDES AVANTS)
- SIEGES : * TISSUS/SCAIL
 - * CONFORT
 - * REGLAGE DISTANCE
 - * REGLAGE INCLINAISON
- CEINTURES DE SECURITE (AVANT , ARRIERE)
- GARNITURE PLANCHER (description)
- GARNITURE COFFRE

E - DIMENSIONS

- LONGUEUR/LARGEUR HORS TOUT
- HAUTEUR
- GARDE AU SOL
- VOLUME DU COFFRE

F - EQUIPEMENTS :

- auto-radio
- Trousse outils
- Clé réservoir carburant
- Remplissage huile
- Maniement cric
- Crochet dépannage
 - // jauge huile
 - // fusibles
- 2 retroviseurs latéraux
- Réglage volant
- réglage rétroviseur extérieur
- aérateurs
- dégivrage glaces latérales
- boite à gants
- vide poches
- accoudoirs
- poignées maintien
- commande plafonnier
- pare-soleil orientable/miroir courtoisie
- cendrier

FICHES TECHNIQUES POUR BUS ET CAMION

PRIERE REMPLIR MINUTIEUSEMENT LES RUBRIQUES QUI CONCERNENT LE MODELE PROPOSE 1/5

FOURNISSEUR :

MARQUE :

MODELE :

ENERGIE : ESSENCE , DIESEL

CHARGE UTILE MAXIMALE :

PTAC :

POIDS A VIDE :

CYLINDREE:

COURSE :

ALESAGE:

PUISSANCE MAXIMALE EN KW(CV)

Régime puissance maximale

COUPLE MAXI

Régime couple maxi

Moteur

- Type
- Injection
- Nombre de cylindres et dispositions
- Puissance administrative
- Filtre à air
 - Mixte
 - à bain d'huile
 - papier (sec)
- Prise d'air
 - Côté gauche ou droite
 - Hauteur d'aspiration
- Bloc cylindres (chemise seche/ humide/ bloc)
- Nombre de culasses
- Contenance carter d'huile
pour moteur/ boites de vitesses/ ponts
- Couronne de lancement (description)
- Manivelle ou levier d'entraînement
- Poulie de vilebrequin (description)
- Dispositif d'arrêt du moteur en cas de déffailance
encourues par l'un des circuits de graissage ou
de refroidissement.

Distribution par pignon

Distribution par chaîne

Distribution par courroie

Alimentation

- Pompe d'injection en ligne
pompe rotative
- Commande d'arrêt moteur à côté du capot moteur
- Commande de l'accelerateur
- Filtre entre pompe d'alimentation et pompe d'injection
- Suralimentation (description)
- Pompe d'alimentation :
mécanique / électrique
- Existence de préfiltre de combustible avec séparateur d'eau :

Refroidissement

- Système de refroidissement (type tropical)
- avec ou sans thermostat
- Radiateur (description)
- Ventilateur
- Robinets de purge
- Tubes et rampes d'eau du refr en cuivre, tole émail ,inox
- Adoucisseur

MODELE

Graissage

- Circuit de graissage (description)
- Dispositifs de filtrage (description)
- Orifice de remplissage
- Dispositif d'alimentation
- Echangeur de temperature pour refroidissement huile moteur

Echappement

- Position de l'extrémité
- Isolation avec la cabine
- Comment éviter l'accès d'eau dans la marmite

Accessoires

- Accès
- Montage et démontage

Boite de vitesse (nombre de gammes)

- Mécanique
- Automatique
- Mécanique synchronisée
- Nombre de vitesses synchronisées
- Nombre de vitesses

Embrayage Type:

- à tambour
- Monodisque bidisque
- Surface de friction

Commande:

- Assistée hydraulique
- Pneumatique
- Mécanique
- avec ou sans rattrapage de jeu

Pont et essieux

- Type (description)
- Nombre de roues motrices
- nombre d'essieux /charge par essieu
- réduction centrale
- réduction / moyeu

Direction

- Assistance intégrée
- Accès au réservoir d'huile
- volant réglable (hauteur, inclinaison) ou non
- rayon de brackage

Suspension

- Amortisseurs avant
- Amortisseurs arrière
- Nombres de lames
- Dimensions du section
- existe-t-il ressort compensateur
- fixation des ressorts à lames

Freinage

- Assistance
- Type (tambours ,à disque)
- Circuits de freinage
- Frein de Parcage
- Commande (pneumatique...)
- Frein de secours
- Purgeur de frein(automatique, manuel)
- Surface de garniture
- Rattrapage de jeu (automatique...)
- Frein moteur sur échappement

MARQUE

.....3/5

MODELE

- Ralentisseur électrique ou hydraulique (description)

Réservoir à combustible (contenance, emplacement)

- Côté du remplissage
- Protection contre la corrosion
- Protection contre les projections de pierres
- système d'aspiration du combustible.
- Description du bouchon de remplissage

Pneumatiques

- Carcasse (radial.....) marque
- Nombre de roues et position
- Dimensions
- Nombre de plis
- Fourniture de roue de secours

Chassis

- Benne
- Plateau
- Empattement
- Voie avant
- Voie arrière
- Description du longeron (section, etc....)
- Description du renforcement du longeron

Selette marque et type

- Hauteur au sol
- effort sur selette

Articulation pour les Autobus

- autocars articulés
- Description de l'articulation

Equipement électriques

- Batterie (nombre, tension et ampérage)
- Description des installations électriques (canalisation , accessibilité, gaines de protection...)
- Description du coffre de batterie
- Description des circuits prévus pour l'alimentation du climatiseur, appareil oblitérateur électronique...)
- Description de l'alternateur
- Description du démarreur
- Description des prises de courant

Tête d'accouplement pour remorque

Equipements pneumatiques

- Description du compresseur d'air
- Description des réservoirs d'air
- Description du régulateur d'air
- Prise d'air de gonflage pneus

.....
.....

Dispositif de remorquage et de soulèvement

(Description)

CARROSSERIE

Cabine (classique/ semi avancée/ avancée)

suspension (cabine)

Toitures

- Description de la toiture
- Description de la paroi extérieure
- Description de la paroi intérieure

les panneaux de caisse

- Description des panneaux extérieurs
- Description des panneaux intérieurs

MARQUE

.....5/5

MODELE

Mains courantes et colonnes (description)

L'existence de:

- Deux essuies-glaces à 2 moteurs pneumatiques
- Des pare soleil
- extincteur d'incendie à poudre approprié avec poignée de manutention
- d'un dispositif de commande d'arrêt

Décrire le système de fonctionnement

- Un timbre signal de départ à un coup placé à la portée auditive du chauffeur et commandé par le receveur
 - Vide poche
 - Description des panneaux publicitaires (emplacement etc...)
 - Descriptions des bouchons du radiateur, d'huile moteur du réservoir gaz oil etc...
 - Existence d'un avertisseur sonore urbain
 - Protection des organes sous caisse de la boue
 - Descriptions des pare-chocs
 - Descriptions des indicateurs lumineux de parcours
- Crochet d'attelage avant et arrière

Peinture et traitement de surfaces

- Description de la protection de la tole et de l'ossature contre la corrosion
- Description de la protection des faces intérieures des toles de l'ossature de la sous caisse et du plancher

Accessoires de luxe

- Description des sièges
- Climatisation chaud froid
- Vidéo/ Radio cassette
- Buvette/ Toilettes
- Couchette

Dimensions : Longueur totale hors tout

- Largeur hors tout
- Hauteur maximale
- Empattement
- Garde au sol muni de tous les éléments suspendus sauf le moteur et la boîte de vitesse véhicule immobile pleine charge
- Garde au sol muni sous le moteur, boîte de vitesse et radiateur sous charge
- Hauteur des premières marches au dessus du sol
- Hauteur intérieure fibre dans l'axe de la voiture
- Nombre de places assises
- Nombre de places debout
- Hauteur du chassis

Performances

- Vitesse maximale effective en palier
- Pente maximale franchissable en pleine charge

Consommation

- Dispositif de contrôle de la conduite économique
- Moyenne des consommation spécifiques aux 100 kms en charge

Freinage: Distance maximale d'arrêt à 50 K/h

- avec le frein principal/avec le frein de secours
- Maintien du véhicule sur pente descendante ou ascendante par seul frein de parcage

Visibilité du poste conduite: Parebrise (description)

ANNEXE 2

PROCEDURE DE COMPTABILISATION DES ACTIONS DE COOPERATION INDUSTRIELLE

En application des dispositions du cahier des charges relatif à la commercialisation de matériels de transport routier la présente annexe a pour objet de préciser le cadre des actions de coopération et d'échanges industriels, et de déterminer les règles applicables à leur évaluation et comptabilisation.

Le total annuel chiffré des actions de coopération et d'échanges industriels susceptibles d'être inscrits à l'actif du concessionnaire et/ou constructeur-fournisseur porte sur un minimum de 50 % de la valeur annuelle des importations de matériels et est comptabilisé à partir de la date d'entrée en vigueur du cahier des charges, conformément aux règles ci-après :

1.1 - Les actions d'assistance technique entreprises par le constructeur-fournisseur en faveur des industriels, sous-traitants et/ou tous autres opérateurs tunisiens peuvent être comptabilisées à concurrence de leur montant annuel sans pour autant que ce montant dépasse 5% de la valeur annuelle des importations correspondantes des véhicules ni excéder un montant forfaitaire annuel de 150.000 dinars :

Peuvent être intégrés dans le décompte de ces actions :

- le montant de l'amortissement annuel des équipements et outillages fournis gratuitement aux industriels (sous-traitants, monteurs et/ou carrossiers...);

- le montant de l'amortissement annuel des équipements et outillages fournis gratuitement aux centres de formation professionnelle ;

- le montant validé par la Commission de Suivi des dépenses en Tunisie prises en charges par le constructeur-fournisseur au titre de détachements auprès des industriels tunisiens, de ses techniciens qualifiés ;

- le montant validé par la Commission de Suivi au titre des dépenses à l'étranger relatives à la prise en charge par le constructeur-fournisseur de stages ou de cycles de formation spécialisés d'agents employés en Tunisie;

- Peuvent être également comptabilisées les dépenses en devises pour la participation à l'organisation en Tunisie par le constructeur-fournisseur de salons spécialisés destinés à identifier des opportunités de partenariat.

1.2 - Les dépenses engagées par le constructeur-fournisseur pour l'homologation des composants et pièces fabriqués localement soit auprès de la marque de ce constructeur, soit auprès des instances internationales, sans toutefois que le montant de ces dépenses dépasse 5% de la valeur ajoutée locale des exportations des produits ainsi homologués. Ces dépenses ne peuvent être en aucune façon comptabilisées plus d'une seule fois.

Les dépenses susceptibles d'être comptabilisées au titre de l'homologation portent sur :

- Les coûts des essais techniques à l'étranger ;

- Les frais de transport des échantillons jusqu'aux centres et/ou laboratoires des essais à l'étranger ;

- Les droits et taxes éventuellement encourus à l'occasion du dédouanement de ces échantillons.

1.3 - L'investissement dans des projets en Tunisie :

Pourront être comptabilisés les investissements qui sont réalisés par les constructeurs-fournisseurs au moyen d'apports frais en devises sous forme de participation dans des sociétés installées en Tunisie réalisant des projets de création de nouvelles capacités industrielles ou la consolidation des capacités existantes dans le secteur des IME.

L'investissement admis à bénéficier de cette mesure donne lieu à comptabilisation de son montant à concurrence de 10 % chaque année jusqu'à épuisement du montant du ou des investissements.

1.4 - L'intégration des produits locaux :

La valeur des produits locaux intégrés dans le montage local pourra être comptabilisé à l'actif du constructeur-fournisseur comme étant une exportation et valorisée au prorata du taux de la valeur ajoutée de ces produits appliqué à leur valeur de minoration selon la nomenclature éclatée, base FOB. Les valeurs des produits locaux intégrés dans les carrosseries des autobus, autocars et minibus ne seront pas prises en compte dans la comptabilisation.

1.5 - L'exportation de produits du secteur des industries mécaniques, électriques et électroniques (IME) et des composants automobiles doit être réalisée préalablement à toute importation de matériel roulant en completely built-up (liste A). Concernant le matériel importé en collocations CKD (liste B), la comptabilisation des exportations sera effectuée dans le cadre des conventions de montage et de carrossage conclues entre les fournisseur-constructeurs et les industriels tunisiens et approuvées par la Direction Générale de l'Industrie (DGI) relevant du Ministère chargé de l'industrie sur avis de la Commission de Suivi.

L'exportation peut être réalisée directement par le constructeur-fournisseur, ou pour son compte par l'intermédiaire d'un autre opérateur.

La comptabilisation de ces exportations sera basée sur le montant de la valeur ajoutée tunisienne des produits exportés et non sur le chiffre d'affaires.

Le taux de la valeur ajoutée de chaque produit exporté est fixé par la Direction Générale de l'Industrie (DGI), sur la base des documents et pièces qui seront fournis par le constructeur-fournisseur ou son concessionnaire.

Les exportations de produits locaux doivent être diversifiées et réalisées de telle façon qu'ils ne soient pas concentrés sur un nombre réduit de produits et qu'elles portent sur une gamme élargie de produits du secteur IME. En outre pour chaque produit IME éligible à l'exportation, le montant en valeur ajoutée tunisienne des exportations réalisées en ce produit ne doit pas excéder la moitié du montant global en valeur ajoutée de l'ensemble des achats réalisés par chaque constructeur-fournisseur.

Peuvent être également comptabilisées les exportations des activités de service (réparation navale, sous-traitance, montage...) relevant du secteur des IME.

Les produits éligibles à l'exportation au titre de la coopération industrielle doivent concerner des entreprises tunisiennes résidentes dont le capital détenu par des résidents tunisiens est supérieur ou égal à 66%. Les produits des entreprises non résidentes - dont le capital détenu par des non résidents tunisiens ou étrangers est supérieur ou égal à 66% au moyen d'une importation de devises convertibles - ne peuvent être acceptés que dans le cadre où les réalisations des exportations représentent un supplément des ventes en valeur et en quantités réalisées habituellement par l'entreprise concernée ou si l'entreprise a été installée ou créée en Tunisie dans le cadre de la coopération industrielle par l'intermédiaire du constructeur-fournisseur.

La comptabilisation des actions de coopération industrielle et des échanges commerciaux est effectuée par les services de la Direction Générale de l'Industrie (DGI), relevant du Ministère chargé de l'industrie. Les bilans qui en résultent sont examinés par la Commission Inter-départementale de Suivi siégeant à l'Office du Commerce de la Tunisie (O.C.T.) à l'effet d'octroyer les agréments annuels des modèles.

2.1 - Les dates des importations annuelles prises en considération pour la détermination de la valeur chiffrée de la coopération industrielle et des exportations sont :

- Les dates des réalisations effectives (dates de connaissance) pour les importations des CBU.

- Les dates des règlements effectifs des importations pour les CKD et châssis roulants.

2.2 - Les constructeurs et/ou son concessionnaire s'obligent à fournir les états des importations justifiées par les copies des connaissements et factures commerciales.

2.3 - Aux fins de détermination du taux de la valeur ajoutée de chaque produit exporté par les services de la Direction Générale de l'Industrie (DGI), chaque constructeur concerné s'oblige à fournir les documents et pièces justificatifs suivants :

A - Pour les entreprises résidentes :

a) Copie de l'agrément ou attestation de l'API (Agence de Promotion de l'Industrie) avec la structure du capital.

b) Factures avec cachet des douanes de tous les intrants importés qui rentrent dans la fabrication des produits exportés.

c) Descriptif qualitatif des produits exportés.

d) Copies des contrats et des états des transferts en devises à l'étranger pour l'exercice antérieur relatifs aux dividendes exportés aux royalties, aux redevances et aux salaires.

e) Copie de toutes les factures relatives aux produits exportés avec cachet des douanes.

f) Pour les intrants achetés localement, la valeur ajoutée locale correspondante avec pièces justificatives (descriptif du produit, factures avec cachet des douanes des intrants importés).

B - Pour les entreprises non résidentes :

a) Copie de l'agrément ou attestation de l'API (Agence de Promotion de l'Industrie) avec structure du capital.

b) Copie des factures de toutes les dépenses libellées en Dinars sur l'exercice de l'année antérieure avec pièces justificatives.

c) Copie de toutes les factures relatives aux produits exportés avec cachet des douanes.

Le taux de la valeur ajoutée de chaque produit éligible à la coopération industrielle et aux échanges commerciaux est révisable périodiquement par la DGI.

Toute facture illisible ou non certifiée conforme par la douane ne peut être prise en compte.

DISPOSITIONS DIVERSES

3.1 - Le constructeur fournisseur établira au mois de Janvier de chaque année un programme d'actions de coopération et d'échanges industriels en relation avec le programme d'importation qu'il se propose de réaliser au cours de l'année concernée.

3.2 - En cas de défaillance ou le non respect des programmes d'importations, et des actions de coopération industrielle y afférentes, la Commission de Suivi se réserve le droit de retirer à tout moment l'agrément du modèle concerné.

avis et communications

MINISTRE DES COMMUNICATIONS

Comptes de la Caisse d'Epargne Nationale Tunisienne atteints par la prescription de 15 ans

Le ministre des communications, en application de l'article 16 du décret du 28 août 1956, portant création de la Caisse d'Epargne Nationale Tunisienne (CENT), tel qu'il a été modifié par la loi n° 76-49 du 12 mai 1976, porte à la connaissance des titulaires des comptes d'épargne décrits sur le relevé ci-après, que des lettres recommandées leur ont été adressées pour leur signaler les dispositions légales relatives à la prescription de 15 années en matière d'épargne du fait qu'ils n'ont pas effectué d'opérations sur leurs comptes depuis plus de 15 ans.

Ces lettres rappellent qu'un délai de six mois à compter de la publication du présent avis officiel, leur est donné pour exécuter toutes opérations sur leurs comptes.

Passé ce délai et à défaut d'opérations (versement, retrait partiel ou intégral, inscription d'intérêts) les sommes inscrites sur les livrets que ces épargnants détiennent seraient frappées de prescription à leur égard.

Ci-joint un relevé des comptes épargnes prescriptibles.

ANNEXE 3

**FIRST AUTOMOBILE FAIR
TRADE PRESENTATION**

14-18 / 06 / 95



SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE DE TUNIS
Voiture, Véhicule Utilitaire, Motocycle, Pièces, Accessoires et Equipements

**RELATIONS EXTERIEURES
PRESSE**

**1^{er} SALON INTERNATIONAL DE
L'AUTOMOBILE DE TUNIS**

Voiture, Véhicule utilitaire, Motocycles, Pièces, Accessoires et Equipements

Tunis, Du 14 au 18 Juin 1995

PARC DES EXPOSITIONS - LE KRAM - TUNIS - TUNISIE
Tél : (216.1) 730.111 - 731.111 - Fax : (216.1) 730.666

Correspondance à adresser à:

SOCIETE FOIRES INTERNATIONALES DE TUNIS S.A.
PARC DES EXPOSITIONS ET CENTRE DE COMMERCE INTERNATIONAL

B.P. N°1 - 2015 LE KRAM - TUNIS - REPUBLIQUE TUNISIENNE - Tél: (216.1) 730.111 / 731.111 - Télèx: 15.189 - Fax: (216.1) 730.666



PRESENTATION

Du 14 au 18 juin 1995 le Parc des Expositions et Centre de Commerce International de TUNIS abritera pour la première fois en Tunisie un Salon International de l'Automobile des Equipements et Accessoires.

Cette manifestation est une première du genre en Tunisie, dans le monde Arabe et en Afrique.

Le Parc des Expositions accueille régulièrement depuis octobre 1990 des Foires et Salons Internationaux spécialisés. L'année 1993 a été marquée par l'organisation d'une manifestation d'envergure :

LA FOIRE ARABO - AFRICAINE organisée sous l'égide de l'Organisation de l'Unité Africaine et de la Ligue des Etats Arabes du 22 au 31 octobre 1993, qui a vu la participation d'un grand nombre de pays Arabes et Africains et a eu des retombées positives tant sur le plan économique, de mise en relations nouvelles que de contrats commerciaux générés par cet événement.

Cette année, un grand événement a été organisé du 26 au 28 Avril 1995 :

Le Carrefour d'Affaire et de Technologie qui regroupe trois manifestations d'envergure:

- Le Salon Méditerranéen de la Sous-traitance "SAMEST"
- Le Centre d'Innovation et de Technologie "CIT"
- Le partenariat d'Affaire.

800 Exposants tunisiens et étrangers et un millier d'Hommes d'Affaires en partenariat ont participé au Carrefour d'Affaires et de Technologie "CAT".

En 1996, Une grand manifestation économique multiséctorielle, la Foire Internationale de Tunis - Edition 1996, sera organisée du 18 au 27 Octobre 1996.

**LE CADRE
ECONOMIQUE**

POURQUOI UN SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE ?

La politique d'approvisionnement de la Tunisie en véhicule a toujours privilégié la coopération industrielle avec les pays de technologie avancée.

L'ambition du 1er Salon International de l'Automobile de Tunis est de favoriser cette coopération par le développement de la politique de partenariat industriel, et la fabrication en Tunisie de composants automobiles destinés à être intégrés dans l'industrie de construction automobile.

I/- POLITIQUE D'APPROVISIONNEMENT :

Pour les décennies 70 et 80, l'approvisionnement du pays en véhicules s'effectuait essentiellement à travers les unités locales de montage.

En raison de sa non rentabilité due notamment à l'exiguïté du marché, cette activité de montage a été abandonnée depuis 1988, et l'importation de ces véhicules s'effectuait dans le cadre d'une procédure d'appel à la concurrence entre les différentes marques étrangères aboutissant sur des contrats pluri-annuels, tendant à :

- Sécuriser l'approvisionnement et maîtriser les prix.
- Améliorer le service après vente et l'approvisionnement normal en pièces de rechange.
- Asseoir une coopération industrielle entre les marques retenues et les secteurs de production des composants automobiles et des produits mécaniques et électrique, qui s'étaient développés autour des anciennes unités de montage et dont la survie s'était trouvée menacée.

Le montage n'a été maintenu que pour les véhicules industriels et matériels voyagers du fait qu'il procure un taux d'intégration acceptable.

Dans le cadre de la nouvelle législation instituée en Mars 1994 consacrant la libéralisation du commerce extérieur de la Tunisie ainsi que des textes d'application de cette législation publiés en Août 1994, l'importation des matériels roulants est désormais régie par un cahier des charges.

Ce cahier des charges dont les dispositions sont appliquées à partir de 1995, offre la possibilité à de nouvelles marques d'accéder au marché Tunisien, moyennant le respect de certaines conditions dont notamment :

- La conformité des véhicules introduits à la législation Tunisienne.
- La disponibilité en Tunisie d'un ou plusieurs concessionnaires dûment agréés selon les exigences de la profession.
- La garantie du matériel livré, ainsi que l'assurance d'un service après vente et de maintenance adéquats.
- La mise en œuvre d'un programme d'actions de coopération industrielle, de partenariat et d'assistance aux entreprises composants automobiles et de produits mécaniques et électriques.

II/- PRODUCTION ET IMPORTATION :

1)- Production locale en véhicules industriels et matériels voyageurs

Pour ce type de matériels, la production locale liée par des contrats d'importation pluri-annuels de collections CKD (completely Knocked down) conclus avec les constructeurs retenus, a connu un essor favorable, avec d'une part le montage et l'introduction de nouvelles marques et d'autre part l'amélioration attestée de la qualité du produit fini.

Les principales unités sont :

- La Société Tunisienne d'Industrie Automobile "STIA" pour le montage de camions, tracteurs routiers et le carrossage d'autocars et d'autobus.
- La MAGRIMEX SET CAR pour le carrossage d'autocars et d'autobus standards, confort et articulés.
- Les Industries Mécaniques Maghrébines "IMM" pour le montage de véhicules utilitaires.

Avantages de la nouvelle politique d'approvisionnement :

A/ Premier avantage :

- Possibilité d'importation de quantités en rapport avec le bilan des actions de coopération et échanges industriels effectués par le constructeur-fournisseur.

Parmi les principales actions:

- **La participation régulière à des salons spécialisés ou des manifestations industrielles se tenant en Tunisie et destinés à faire connaître les programmes d'actions de constructeurs - fournisseurs et l'identification de créneaux de coopération, de partenariat ou de sous traitance avec les industriels locaux ainsi qu'à la promotion des échanges industriels.**

- **L'investissement dans des projets en Tunisie**

Pourront être comptabilisés les investissements qui sont réalisés en Tunisie par les constructeurs - fournisseurs au moyen d'apports frais en devises sous forme de de création de nouvelles capacités industrielles ou la consolidation des capacités existantes dans le secteur des IME.

- **La formation professionnelle et l'assistance technique.**

- **L'intégration des produits locaux dans les véhicules montés en Tunisie ou dans le pays d'origine ou pour le marché d'après vente.**

- **L'homologation des composants ou du produit final monté et /ou carrossé, tant sur le marché local qu'à l'exportation**

B/ Deuxième avantage - La Non Exclusivité -

La non exclusivité de la marque permettra aux constructeurs-fournisseurs d'avoir plusieurs concessionnaires pour une même marque ou de changer de concessionnaires. Cette mesure importante est appelée à favoriser la concurrence sur le marché local .

C/ Troisième avantage

Les nouvelles procédures encouragent l'activité de carrossage de véhicules, ce qui aura pour avantage de :

- Créer un réseau international de sous-traitance.

- Bénéficiaire d'un coût de la main d'oeuvre compétitif.

II/ LE SECTEUR DU MATERIEL ROULANT

A/ La production en Tunisie

La production nationale a évolué de manière favorable en relation avec, d'une part, le montage de nouvelles gammes de camions et d'autocars par la société Tunisienne d'Industrie Automobile -STIA- et par la société -SETCAR- et d'autre part le développement de l'activité de fabrication de voitures utilitaires et de camionnettes par l'usine des Industries Mécaniques Maghrébines.

- Production (en unités)

*source - Banque Centrale de Tunisie-

ANNEES	1992	1993
Voitures utilitaires	2250	3700
Camions	775	1007
Autobus	445	401

B/ Données sur le Parc Automobile Tunisien :

Le cumul des immatriculations en Tunisie a été estimé en février 1994 à 467.000 véhicules détaillés comme suit :

Désignation	Quantité
Voitures particulières	301.114
Camionnettes	135.429
Transport en commun	7.458
Camions	16.042
Tracteurs routiers	4.219
Véhicules spéciaux(ambulances,pompiers,..)	2.758
TOTAL	467.020

C/ IMPORTATIONS

*source- Banque Centrale de Tunisie -

C-1/ Importations organisées (concessionnaires)

Années	1990	1991	1992	1993	1994
Nbre (voitures de tourisme)	7657	4788	8611	8482	9139

C-2 / Importations Individuelles

Les importations individuelles sont effectuées essentiellement par les tunisiens résident à l'étranger à l'occasion de leur retour provisoire ou définitif.

Années	1990	1991	1992	1993	1994
Nbre de véhicules	17250	12577	13250	11725	

C-3/ Rapporté à la population Tunisienne (Huit millions d'Habitants) le pourcentage est de : 57 véhicules pour 1000 habitants.

III/ LE SECTEUR DES COMPOSANTS AUTOMOBILES

Le secteur des composants automobiles en Tunisie regroupe environ 80 entreprises fabriquant une gamme de plus en plus diversifiée de produits. Sur l'ensemble des entreprises on note 21% qui fabriquent exclusivement des pièces de rechanges d'origine, tandis que 66% d'entre elles produisent uniquement de "l'After Market" (seconde monte). Plusieurs entreprises parmi celles qui produisent des pièces d'origine ont un partenaire étranger.

III-1/ Evolution de la production (en millions de Dinars)

*source - Agence de Promotion de l'Industrie -

Années	1990	1991	1992
Production	187,9	203,4	224,9

On constate une croissance régulière de la production. Une enquête menée par les professionnels du secteur révèle que le niveau de l'investissement reste assez modeste, mais représente cependant en moyenne 15% des investissements dans les Industries Mécaniques et Electriques.

III-2/ Exportation :

Les exportations des composants automobile sont assurées soit par des entreprises résidentes soit par des entreprises Off-Shor totalement exportatrices. Le marché communautaire et les pays africains sont les principaux partenaires destinataires.

LE SALON

CONCEPT

La Société des Foires Internationales de Tunis organise dans son Parc des Expositions du Kram le 1er Salon International de l'Automobile de Tunis du 14 au 18 Juin 1995.

Cette manifestation première du genre dans le Maghreb, le Monde Arabe et en Afrique a été initiée depuis plus de deux ans avec les professionnels Tunisiens.

Pour assurer le maximum de chance de réussite, une coopération multiformes a été établie avec le Mondial de l'Automobile Français : Partenariat dans l'organisation du Salon de l'Automobile de Tunis.

Ce Salon est un salon des constructeurs et s'articule autour de trois volets :

1/- LE VOLET EXPOSITION :

30 constructeurs du monde entier ont confirmé leur participation (liste en annexe N° 1).

Une attention particulière est apportée à l'aménagement et à la décoration des stands qui intègre un espace nouveautés : véhicules futuristes, véhicules électriques et création nouvelle.

142 équipementiers, (Pièces de rechanges, équipements et accessoires divers) participent au Salon avec une gamme de produits très variés. (Liste en annexe N°2).

2/- LE VOLET CONFERENCE TECHNIQUE

En marge de l'exposition se tiendront des rencontres entre professionnels afin de développer des thèmes relatifs au secteur de l'automobile tel que :

La coopération industrielle et le partenariat dans le secteur des véhicules et des composants.

Des axes novateurs seront introduits tel que :

- Les programmes nationaux de prévention, de l'environnement et d'économie d'énergie.
- Les perspectives de la recherche / Développement de l'industrie automobile.

3/- LE VOLET ANIMATION

Le Salon sera aussi, la fête de l'automobile, un grand rêve et un spectacle pour les yeux.

Pour cette première, un volet animation diversifié et original sera proposé au visiteurs :

Citons entre autres :

- Espace code de la route.
- Espace diagnostic : démonstration de système de contrôle de la pollution.
- Circuit professionnel de karting.
- Espace voiture de collection.

En réalité, le Premier Salon International de l'Automobile de Tunis vise essentiellement à promouvoir le secteur des composants automobiles en Tunisie.

C'est un vecteur de promotion des exportations et de création d'entreprises en partenariat dans un secteur qui assure le transfert de technologie. La présence des constructeurs auto, donneur d'ordre, renforce l'image du Salon en tant qu'outil de développement du secteur mécanique.

C'est aussi une tentative de développement des relations Sud-Sud.

C'est pourquoi le Salon de l'Automobile a été placé dans un espace Africain et Arabe par une action de promotion appropriée entreprise auprès des professionnels de ces pays qu'ils soient concessionnaires de marques automobiles ou bien acheteurs de composants et de pièces de rechanges auto à l'effet de les inviter à visiter le salon et à établir des contacts d'affaires avec les entreprises Tunisiennes.

ORGANISATION

Le Salon International de l'Automobile des Equipements et Accessoires est organisé avec le soutien et l'approbation des :

- Ministère de l'Industrie et de ses agences spécialisées.
- Ministère du Commerce et de ses agences spécialisées.
- Ministère du Transport.
- Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire.

1/ Comité d'organisation

Un comité d'organisation du salon a été constitué et composé des membres des organismes suivants:

- La Société des Foires Internationales de Tunis avec le soutien et l'assistance du comité d'organisation du Mondial de l'Automobile de Paris
- Les chambres syndicales Tunisiennes de la profession.
- Les associations Tunisiennes de commercialisation de véhicules de marques étrangères (Concessionnaires Automobiles).
- Le National Automobile Club de Tunisie.

Ce comité est chargé de réaliser toutes les actions relatives à la promotion et à l'organisation du salon.

COOPERATION AVEC LE COMITE D'ORGANISATION DU MONDIAL DE L'AUTOMOBILE DE PARIS

Dans le but de donner toutes les chances de réussite à cette manifestation première du genre en Tunisie et lui conférer la dimension internationale requise, un partenariat dynamique a été instauré avec le Comité d'Organisation du Mondial de l'Automobile de Paris

Cette coopération verra sa concrétisation dans :

- Le lancement d'actions de promotion conjointes tant auprès des exposants que des visiteurs professionnels en vue de les inciter à participer au salon.
- La médiatisation du salon à travers les principaux canaux d'information

La notoriété ainsi conférée au salon sur la base du partenariat permet de poser dès à présent les jalons d'une coopération à long terme entre le Comité d'Organisation du Mondial de l'Automobile de Paris et la Société des Foires internationales de Tunis pour l'organisation de futures manifestations en Tunisie.

2/ DATES

Le Salon aura lieu du 14 au 18 juin 1995 au Parc des Expositions et Centre de Commerce International de Tunis

3/ Périodicité

Le salon International de l'Automobile des Equipements et Accessoires a une **périodicité biennale.**

EXPOSITION

I/- CONTENU DE L'EXPOSITION

A/ Exposition Automobile

- Véhicules de tourisme
- Voitures de sport
- Voitures tout terrain 4 x 4
- Véhicules utilitaires (Légers et lourds)
- Deux roues

B/ Exposition de pièces de rechanges, accessoires et équipements pour automobiles et véhicules industriels

- Equipements Automobile (Intérieur et extérieur).
- Pièces mécaniques (Conception et industrialisation).
- Pneumatiques et caoutchouc.
- Carburants et lubrifiants.
- Produits et matériel d'entretien.
- Produits chimiques.
- Vêtements spéciaux de protection.
- Dispositif de remorquage.
- Climatisation.
- Appareils de transmission et radios.
- Carrosserie spéciale.
- Systèmes informatiques (Logiciels, matériel, Système de gestion) et matériel électronique pour véhicules.
- Autoradio, Alarme pour automobile, Téléphones et antennes,
- Technologies pour la protection de l'environnement et l'économie d'énergie.

C/ Services liés à l'Automobile

- Assurance.
- Banques.
- Douanes.
- Organismes de sensibilisation et de prévention routière (Gendarmerie, police).

ACTIONS PROMOTIONNELLES

Action promotionnelle Exposants

Une large campagne promotionnelle est prévue pour cette première édition du salon .Elle devra promouvoir le salon auprès des exposants tunisiens et étrangers en vue d'une participation optimale.

Une brochure spécifique au salon est réalisée et adressée aux constructeurs d'automobiles et de véhicules ainsi qu'aux fédérations et associations professionnelles et entreprises du secteur de l'automobile et des équipements, en vue de les sensibiliser à la participation à la manifestation.

La brochure appuie tout une stratégie de promotion utilisant un marketing réfléchi et approprié, sa distribution a été aussi large que possible à travers le monde.

Action promotionnelle Visiteurs

1/ Visiteurs professionnels

Une action promotionnelle spécifique est lancée pour cette première édition auprès des visiteurs professionnels tunisiens et étrangers, avec un accent particulier sur les pays Arabes et Africains afin de les sensibiliser à l'intérêt de leur visite du salon.

Divers moyens promotionnels ont été mis en oeuvre afin d'assurer une fréquentation massive de visiteurs professionnels .

- Information ciblée et répétitive auprès des concessionnaires des marques et les importateurs de pièces de rechange dans les pays Arabes et Africains :

- . Envoie d'invitations personnalisées pour visiter le Salon.
- . Réduction importante sur les tarifs d'Hôtels sélectionnés ainsi que sur les lignes Tunis-Air.

2/ Visiteurs grand public

a/ En Tunisie

Une campagne médiatique de grande envergure est programmée en Tunisie en vue d'attirer au salon un grand nombre de visiteurs grand public, et ce par le biais d'insertions publicitaires dans les quotidiens et revues et par la diffusion de spots télévisés et radio.

L'affichage dans toutes les stations services du pays avec distribution d'Auto-Collants à la pompe à essence.

b/ Pays proches de la Tunisie

Dans les pays proches de la Tunisie une campagne de promotion visiteurs grand public est entreprise par voie d'annonce sur la presse locale.

ANIMATION

Un grand espace sera consacré à l'animation du Salon. Cet espace sera divisé en sous espaces qui accueilleront diverses animations dont :

- L'Espace Projection.
- **L'Espace Collection:** Des voitures de collection seront présentées évoquant ainsi le développement en matière de Design Automobile.
- **L'Espace Code de la Route:** Des professionnels sensibiliseront les visiteurs à la prévention routière.
- **Circuit professionnel de Karting :** ouvert à la participation des visiteurs durant toute la durée du Salon.
- **Espace Diagnostic :** Pour la première fois et en collaboration avec les entreprises d'étude et de diagnostic de l'automobile, les visiteurs pourront assister à une démonstration de systèmes de contrôle de la pollution et à une vulgarisation des techniques de maîtrise de l'énergie et de protection de l'environnement dans le secteur de l'automobile.

ANNEXE 1

CONSTRUCTEURS AYANT CONFIRME LEUR PARTICIPATION

PAYS	CONSTRUCTEURS
- ALGERIE	- S.N.V.I. (Société Nationale des Véhicules Industriels) avec HYDROMECA TUNISIE
- ALLEMAGNE	- Mercedes - BMW - FORD - VW - AUDI - OPEL
- COREE DU SUD	- DAEWOO Représenté par MAGHREB AUTO & PARTS (MAP) - ASIA MOTORS CORPORATION représenté par DALMAS
- FRANCE	- PEUGEOT - RENAULT - CITROEN - RVI : RENAULT VEHICULES INDUSTRIELS
- HONGRIE	- IKARUS
- INDE	- BAJAJ AUTO (Cycles et Motocycles)
- ITALIE	- FIAT - PIAGGIO

PAYS	CONSTRUCTEURS
- POLOGNE	- Voiture Polonaise représentée par F.S.O. France
- JAPON	<ul style="list-style-type: none"> - TOYOTA MOTOR CORPORATION - MITSUBISHI CORPORATION - NISSAN - ISUZU - HONDA
- ROYAUME-UNI	- LAND ROVER
- SUEDE	- VOLVO
- U.S.A.	- GENERAL MOTORS
- TUNISIE	<ul style="list-style-type: none"> - STIA : Société Tunisienne de l'Industrie Automobile - TUNICOM (Camion-Benne) - AUTOMOBILE CHEYENNE

ANNEXE 2

PARTICIPATION DES EQUIPEMENTIERS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE PIECES DE RECHANGES, EQUIPEMENTS ET ACCESSOIRES

PAYS	NOMBRE D'ENTREPRISES
- TUNISIE	80
- FRANCE	17
- ITALIE	15
- GRANDE BRETAGNE	5
- ALLEMAGNE	8
- SUISSE	3
- EGYPTE	7
- EMIRATS ARABES UNIS	1
- PORTUGAL	3
- MAROC	3
TOTAL	142