

HORS-SERIE



AUTOMOBILE

La Mobilité aujourd'hui et demain
THERMIQUE, HYBRIDE, ELECTRIQUE

REDÉFINIR LA ROUTE



BYD



Edition numérique

ADRESSE :

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

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

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

Fax : (+216) 71 962 429

Email :img@planet.tn

www.webmanagercenter.com

**DIRECTEUR
DE LA PUBLICATION**
Hechmi AMMAR

REDACTEURS EN CHEF
Amel BelHadj Ali
Talal Bahoury

RÉDACTION
Ali Driss
Khmaies krimi
Hajer Krimi
Sarrah Boudali

Direction Commerciale
Meryem Ben Nasr

Administration
Raja Bsaies
Walid Zannouni

Finance
Mohamed Elayed

PHOTOS
Anis MILI

Direction Artistique
ELYES BEN CHARRADA

DESIGN INFOGRAPHIE
Hela AMMAR

CopyRight

© IMG JANVIER 2025

Mobilité durable en Tunisie : un tournant nécessaire

La mobilité durable est aujourd'hui un enjeu mondial majeur, au cœur des politiques environnementales et économiques. Face à la pression croissante pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et décarboner les transports, la Tunisie n'échappe pas à cette dynamique. Avec une dépendance excessive aux énergies fossiles, un parc automobile vieillissant et une urbanisation galopante, le pays doit impérativement repenser son modèle de transport.

Malgré des efforts timides, notamment des incitations fiscales introduites pour favoriser les véhicules électriques, la réalité reste contrastée. Le marché automobile tunisien demeure dominé par les motorisations thermiques, avec des coûts d'acquisition élevés pour les solutions plus propres et un manque criant d'infrastructures de recharge. Ce défi logistique constitue un frein majeur à l'adoption de la mobilité électrique, alimentant les réticences des consommateurs face à des incertitudes pratiques et financières.

Pourtant, les opportunités sont nombreuses. Le développement d'un réseau national de bornes de recharge, le soutien des acteurs privés et l'émergence de solutions de mobilité partagée sont

autant de pistes qui pourraient dynamiser la transition. Une collaboration étroite entre l'État, les investisseurs et les citoyens est indispensable pour instaurer une véritable culture de la mobilité durable.

Les obstacles ne sont pas seulement techniques ou financiers. L'adhésion du public passe également par une sensibilisation accrue aux avantages de la mobilité propre, tant sur le plan environnemental qu'économique. Des campagnes de communication et des initiatives de test grandeur nature pourraient permettre d'accélérer cette prise de conscience.

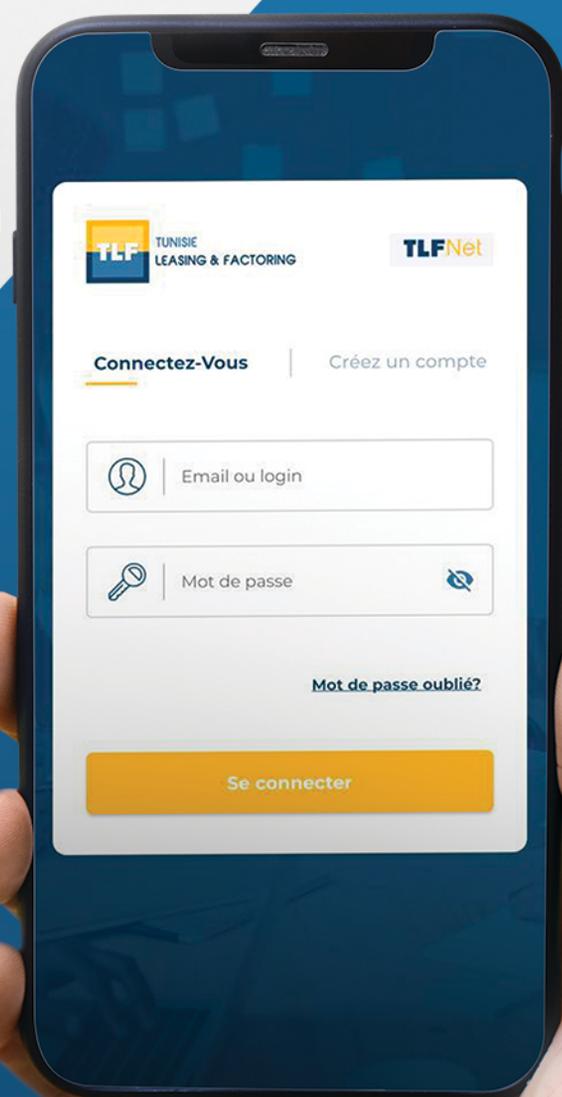
Face aux engagements climatiques et aux besoins croissants en transport, la Tunisie doit aujourd'hui définir une feuille de route ambitieuse à l'horizon 2030. La transition vers des modes de transport plus durables représente un impératif stratégique qui nécessite des mesures concrètes et un engagement résolu de toutes les parties prenantes.

La question n'est plus de savoir si la Tunisie doit s'engager dans cette voie, mais comment elle peut le faire de manière efficace et inclusive.

La rédaction

TLFNet 1^{ère} application de Leasing digital en Tunisie disponible sur PC, tablettes & smartphones

Découvrez toute la commodité des services mobiles de notre application TLFNet téléchargeable gratuitement sur



La parole aux dirigeants

Ils sont au cœur du marché, au plus près des clients et des mutations du secteur. À l'occasion de ce hors-série, cinq dirigeants de grandes marques automobiles partagent leur vision, leurs défis et leurs perspectives. Une parole d'acteurs à écouter de près.



Habib LASRAM
DGA ENNAKL

17



Achraf HIZAOUI
DG OIS MOTORS - MG

33



Moez BELKHIRIA
PDG BSB TOYOTA

47



Hajer CHEKIR
DC BYD TUNISIE

65



Mehdi MAHJOUN
DG HYUNDAI TUNISIE

80

A la une *Mobilité*

Mobilité durable en Tunisie : un tournant nécessaire	03
Du prestige à la praticité : Ce que la voiture dit des sociétés	07
Marché automobile : Bilan des immatriculations 2024	13

Ils en parlent *De l'hybride à l'électrique*

Routes, rails, airs et mers : Comment se déplacent les Tunisiens ?	31
Opter pour une voiture hybride : Un choix économique et écologique ?	56
Conduire autrement : ils ont choisi l'électrique et témoignent	74

Repenser l'avenir de l'automobile en Tunisie



Fethi HANCHI
DG ANME



Fathi SAHLAOUI
DG INDUSTRIE MAN

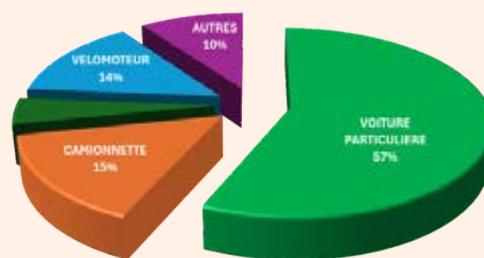


Ibrahim DEBACHE
Président CNCCA

Mobilité électrique : une solution pour réduire la dépendance énergétique ?	40
Investir dans la mobilité électrique en Tunisie : une opportunité pour l'industrie ?	89
Voitures électriques, hybrides, hydrogène : Quel avenir pour le secteur en Tunisie ?	99

Des Chiffres

Parc automobile : Total - Genre - Puissance - Age	11
Premières immatriculations : Par Genre, Energie et le tournant hybride électrique	29
Marché de l'occasion : 300.000 véhicules changent de main tous les ans	121



Partenaire Média du salon



Tomobile



GEELY mahindra ^{Rise}



NEW

SWIFT



Société **CAR PRO**

Siège Kram : 26, Rue Al Khawarizmi, 2015 ZI. Kram (LAC III).

Suzuki Mégrine (SAV) : Zone Industrielle Z4 (Saint-Gobain)

Agence Tunis : 09, Rue Hammouda Bacha, 1001 Tunis.

Agence Nabeul : Avenue Grand Maghreb, 8000 Nabeul.

Agence Sousse : Route de Tunis, Akouda Sousse.

Agence Sfax : Avenue Hédi Khfacha, Bab Bhar 3000 Sfax.

Agence Gabès : Route Nationale N°1, Bouchemma 6031 Gabes.

Agence Djerba : Route Ajim KM 1, Hourmt Souk, Djerba.

Tél : 70 603 500

Tél : 70 603 236

Tél : 70 603 500

Tél : 29 732 701

Tél : 99 604 506

Tél : 26 446 600

Tél : 29 421 274

Tél : 55 212 328

 www.suzuki.tn



Suzuki Tunisie



Du prestige à la praticité :

Ce que la voiture dit des sociétés

La transition vers le véhicule électrique (VE) ne dépend pas uniquement de l'offre industrielle ou des politiques publiques. Les préférences des consommateurs, les habitudes culturelles et les perceptions liées à la voiture jouent un rôle déterminant dans l'acceptation - ou la résistance - au changement. Un tour

d'horizon mondial révèle des contrastes marqués entre les régions.

Europe : l'électrique séduit, surtout au Nord

Sur le Vieux Continent, la prise de conscience écologique est ancienne et bien ancrée. Dans les pays d'Europe du Nord et

de l'Ouest, l'opinion publique est largement favorable aux objectifs climatiques, ce qui se traduit par une acceptation croissante du VE. L'élargissement de l'offre de modèles, l'implantation rapide des bornes de recharge et des politiques d'incitation efficaces (bonus, malus, fiscalité) soutiennent cette dynamique.



Elevez votre expérience de conduite avec la nouvelle génération d'huiles moteur Shell Helix Ultra



Grâce à la technologie Pure Plus, les huiles moteur Shell Helix Ultra ont des liaisons plus fortes pour vous garantir une meilleure performance et une meilleure puissance à l'accélération.



Les huiles moteur Shell Helix Ultra s'écoulent jusqu'à 3 fois plus vite pour éviter les incidents qui peuvent se produire au démarrage.



Les huiles moteur Shell Helix Ultra ont une faible viscosité pour réduire le frottement entre les surfaces métalliques afin de minimiser la perte d'énergie.



Shell
HELIX ULTRA
with **PUREPLUS** Technology

En Norvège, par exemple, le VE est devenu la norme. Pour de nombreux consommateurs européens, l'achat d'un véhicule électrique s'inscrit dans une logique éthique et pratique.

États-Unis : entre engouement et attachement aux gros moteurs

Aux États-Unis, la situation est plus contrastée. L'émergence de modèles électriques adaptés aux goûts locaux – pick-up et SUV (Ford F-150 Lightning, Tesla Cybertruck, Rivian...) – a suscité un intérêt nouveau pour l'électrique. Toutefois, une large part de la population reste attachée aux véhicules thermiques, notamment dans les régions rurales où l'essence est bon marché. Le VE y est perçu comme un choix urbain ou élitiste, à moins qu'il ne prouve son efficacité sur les terrains préférés des Américains : longue autonomie, puissance et capacité de remorquage.

Japon : conservatisme technologique

Le Japon, pays de haute technologie, reste étonnamment prudent

dans l'adoption des VE. Les automobilistes japonais font encore largement confiance aux hybrides, notamment ceux de Toyota et Honda, considérés comme fiables, économiques et éprouvés. L'hésitation face aux VE s'explique par des craintes sur l'autonomie, la recharge et un marché intérieur encore peu fourni en modèles purement électriques.

Marchés émergents : prix, robustesse et statut social

En Inde, en Afrique ou en Asie du Sud-Est, l'achat automobile est avant tout guidé par des critères économiques : prix d'achat, facilité d'entretien, robustesse sur des routes irrégulières. Le prestige joue aussi un rôle : posséder une voiture thermique neuve reste un symbole d'ascension sociale. La perception du VE comme produit « vert » n'est pas encore dominante, mais cela pourrait évoluer. En Chine, par exemple, les voitures électriques connectées sont devenues en quelques années des objets de désir technologique. Certaines berlines locales surpassent désormais les modèles thermiques allemands en popularité.

Une mobilité en mutation générationnelle

Enfin, au-delà des régions, des différences générationnelles apparaissent. En Europe de l'Ouest, les jeunes générations conduisent moins, plébiscitent le vélo, les transports en commun et l'autopartage. Aux États-Unis, la culture de la voiture individuelle résiste, mais fléchit dans les grandes villes. En Chine, la voiture reste un marqueur de réussite, mais la croissance urbaine pousse à promouvoir aussi les alternatives : métro, vélo en libre-service, transport autonome.

Sources : *BloombergNEF (Electric Vehicle Outlook), Agence Internationale de l'Énergie (Global EV Outlook), Reuters, World Economic Forum, études et rapports gouvernementaux divers.*

Hyundai SUV, La puissance au service de l'élégance.



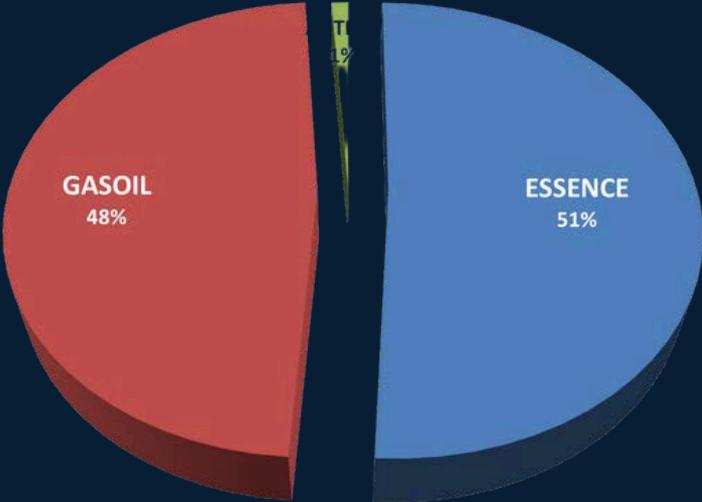
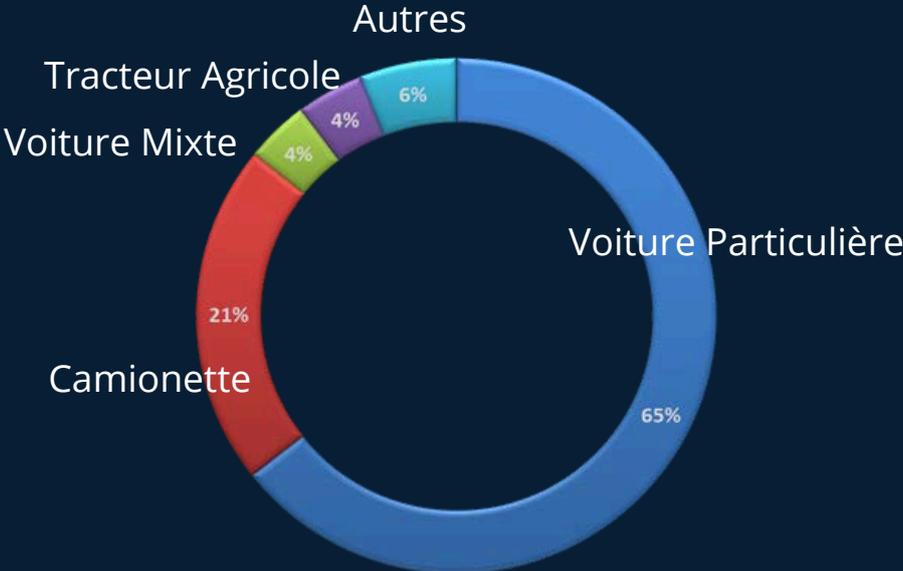
*Étude IPSOS - Qualimétrie
Septembre à Novembre 2023
Plus d'infos sur escda.tn

www.hyundai.com.tn

 **HYUNDAI**

PARC AUTOMOBILE

(31-12-2024)



The background features a dark blue, futuristic cityscape at night. In the foreground, a sleek, light blue electric car is parked next to a modern, glowing blue electric vehicle charging station. The station has a digital display showing '100%' and '10yrs'. In the background, several wind turbines are visible against a city skyline with illuminated buildings.

**Parce que chaque
trajet responsable, mérite
un partenaire engagé**

Marché automobile en Tunisie : Bilan des immatriculations 2024

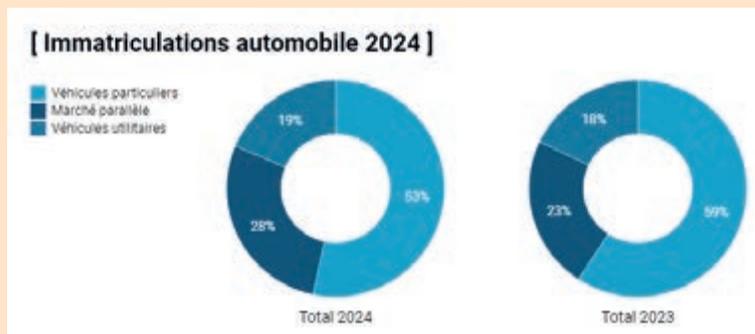
Le marché tunisien des véhicules légers (voitures particulières et utilitaires) a enregistré un total de 57 137 immatriculations en 2024, soit une légère hausse de 2,37 % par rapport à 2023. La part des nouvelles immatriculations est de 72% et 28% réalisé par le marché parallèle (ré-immatriculations), pour un total général de 79 369 unités.

Hyundai conserve sa première place

Avec 6.777 véhicules immatriculés, Hyundai reste le leader du marché, représentant 11,86% de parts de marché. KIA et Peugeot complètent le podium avec respectivement 5.517 et 4.111 unités vendues.

Répartition entre voitures particulières et utilitaires

Dans le segment des voitures particulières, Hyundai domine également avec 6.777 unités, suivi de KIA (5.326) et Suzuki (3.493). Les modèles populaires comme la Hyundai Grand i10, la Suzuki Celerio et la Citroën



C3 ont accaparé l'essentiel des ventes de cette catégorie.

Citroën (+179,6 %) et Renault (+137,6 %).

Du côté des utilitaires, Isuzu mène avec près de 20% de parts de marché, bien que ses ventes aient reculé de 17,38 %. Peugeot et Fiat enregistrent respectivement 2.723 et 2.539 immatriculations.

Le marché parallèle en expansion

Les ventes sur le marché parallèle ont bondi de 34,58 %, atteignant 22.232 unités. Volkswagen, Peugeot et Mercedes-Benz dominent ce segment, renforçant leur présence via des importations indépendantes.

Hausse marquée pour certaines marques

Plusieurs marques ont vu leurs ventes progresser de manière significative, comme

Catégories de véhicules	Total 2024	Total 2023	% Progression 2024/2023	Part marché 2024 (%)	Part marché 2023 (%)
Véhicules particuliers	42 350	42 841	-1,15%	53,36%	59,23%
Véhicules utilitaires	14 787	12 972	13,99%	18,63%	17,93%
Marché parallèle	22 232	16 519	34,58%	28,01%	22,84%
Total	79 369	72 332	9,73%	100,00%	100,00%



SEE THE WORLD
IN FULL



SOTUDIS
CONCESSIONNAIRE AUTOMOBILE

VISITEZ NOTRE SITE WEB
WWW.GEELY-TUNISIE.COM

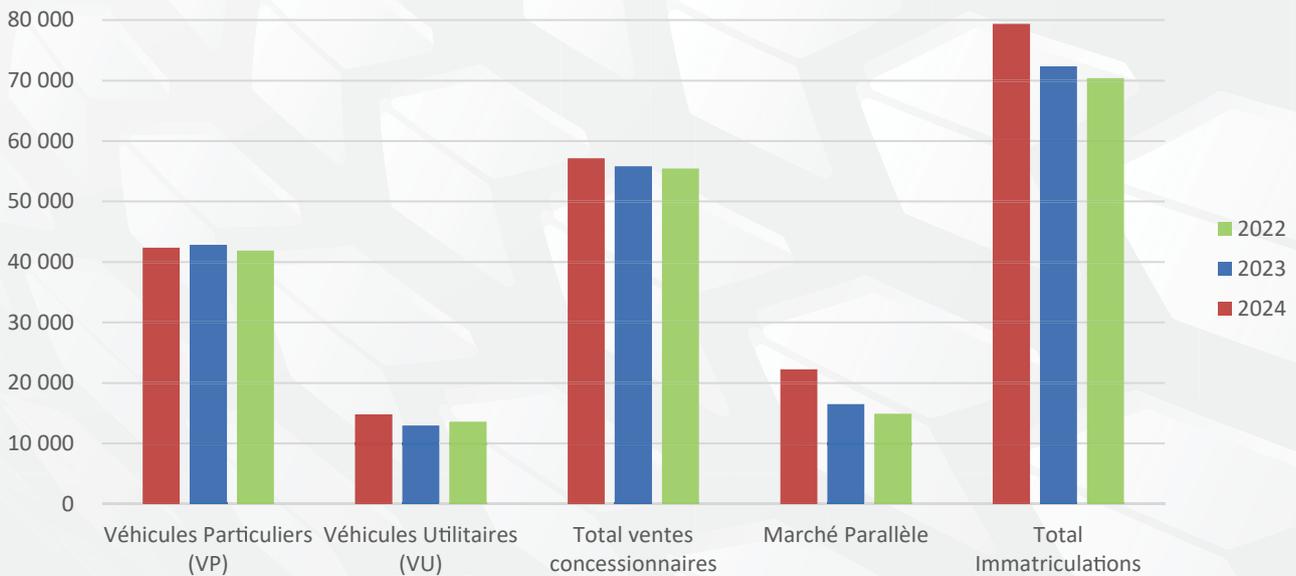
APPELEZ-NOUS AU
70 131 000

Evolution des immatriculations Véhicules légers (VL) 2022-2023-2024

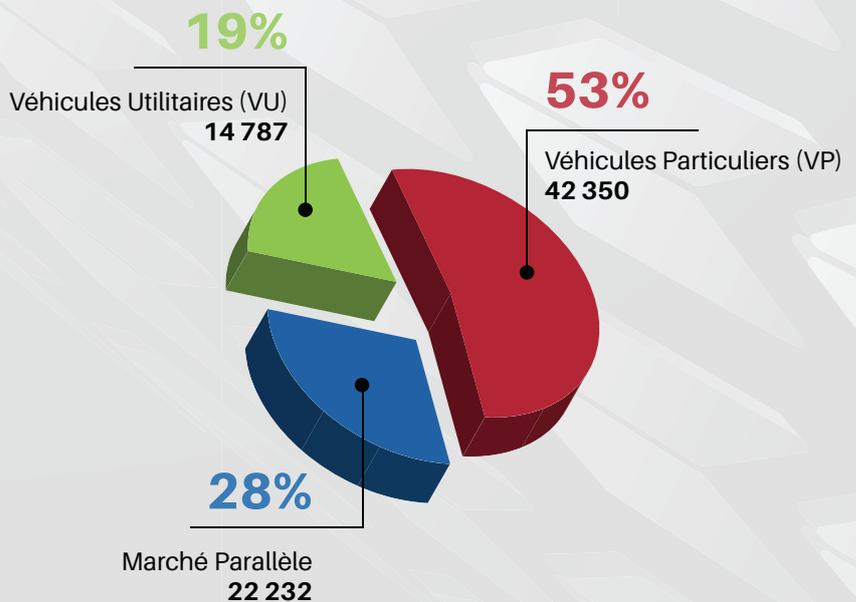
GENRE	2024	Part %	2023	Part %	2022	Part %	Evol.%
Véhicules Particuliers (VP)	42 350	53%	42 841	59%	41 874	59%	1%
Véhicules Utilitaires (VU)	14 787	19%	12 972	18%	13 581	19%	9%
Total ventes concessionnaires	57 137	72%	55 813	77%	55 455	79%	3%
Marché Parallèle	22 232	28%	16 519	23%	14 922	21%	49%
Total Immatriculations	79 369	100%	72 332	100%	70 377	100%	13%

- En comparaison avec les immatriculations des VP, le marché parallèle est passé de 36% à 52% entre 2022 et 2024
- Le Marché Parallèle, voitures importés en dehors du circuit officiel des concessionnaires et Ré immatriculés en Tunisie

Evolution des immatriculations totales Véhicules légers 2022 - 2024



immatriculations 2024





LLOYD
ASSURANCES

**RÉDUCTION
JUSQU'À !**

40%*

**SUR L'ASSURANCE AUTO
TOUS RISQUES**



 36 020 020

*Offre soumise à des conditions.

Pour toute souscription faite via
www.lloyd.com.tn

ENNAKL mise sur l'innovation, la proximité et la confiance

Face à une révolution mondiale de la mobilité, marquée par l'électrification, la connectivité et de nouveaux usages, ENNAKL se positionne en acteur visionnaire sur le marché tunisien. Entre adaptation aux réalités locales et anticipation des mutations internationales, l'entreprise multiplie les initiatives pour offrir une mobilité plus propre, plus intelligente et plus accessible. Des véhicules thermiques aux électriques, du neuf à l'occasion, en passant par la location et les services connectés, ENNAKL redéfinit son rôle bien au-delà de la simple concession automobile.

*Interview de Mr. Habib LASRAM –
DGA d'ENNAKL Automobiles*



Habib LASRAM
DGA d'ENNAKL
Automobiles

Comment ENNAKL anticipe-t-elle les transformations du secteur automobile face aux nouvelles tendances de mobilité ?

Le secteur automobile est en pleine mutation à l'échelle mondiale. Nous assistons à une transition vers des véhicules plus propres, avec une réduction significative des émissions de CO₂, surtout à l'essor de technologies avancées et connectées, et à une évolution du concept même de mobilité. Aujourd'hui, on ne parle plus seulement d'acquisition d'un véhicule, mais plutôt d'un accès à une mobilité adaptée aux besoins des consommateurs.

En Tunisie, la réalité du marché est particulière. Le transport public étant encore insuffisant, posséder un véhicule reste une nécessité pour la majorité des citoyens. À ce jour, l'intérêt des acheteurs se porte encore largement sur les véhicules

thermiques, et c'est dans ce cadre que le Groupe ENNAKL propose une offre diversifiée, allant des berlines aux SUV.

Mais notre vision ne s'arrête pas là. Nous avons développé des solutions alternatives pour répondre aux nouveaux usages, notamment avec la vente de véhicules d'occasion et des offres de location courte et longue durée via notre filiale STLV (Hertz). Nous sommes conscients que le marché évolue et nous nous préparons activement à accompagner cette transformation.

Quels sont les défis de la transition vers la mobilité propre en Tunisie ?

Il est impératif que chaque acteur économique et chaque citoyen s'engage pour préserver notre planète. Le développement des véhicules électriques en Tunisie représente une avancée significative, car il permettrait

de réduire l'empreinte carbone du parc roulant. Nous constatons d'ailleurs un intérêt croissant pour ces modèles, mais plusieurs défis restent à relever.

« Le développement des véhicules électriques en Tunisie permettrait de réduire l'empreinte carbone du parc roulant, mais plusieurs défis restent à relever. »

L'un des principaux obstacles est celui des infrastructures. D'ailleurs l'Agence Nationale pour la Maîtrise de l'Énergie (ANME) et les autorités de tutelle ont entamé des réflexions pour encadrer cette transition, notamment à travers un nouveau cahier des charges et une réglementation sur la production et la vente d'électricité par des acteurs privés.

« Aujourd'hui, on ne parle plus seulement d'acquisition d'un véhicule, mais d'un accès à une mobilité adaptée aux besoins des consommateurs. »

SKODA

130 ANS



Avec Škoda
Explorons plus

Ennakl Automobiles

Route régionale 23 - Tunis La Goulette 2060
Tél: 36 036 036
Mail: contact@ennakl.com

Seb Motors

Route de Tunis sur GP1, km 36 - GROMBALIA
Tél: 71 100 930
Mail: contact@sebmotors.com.tn

GSA

Route Gremda Km 5,5- SFAX
Tél: 28 600 400
Mail : gsa.agencesfax@gmail.com

Sahel Auto passion

Environnement Sidi Abdelahamid
(Rond-point El Amra sousse 4061)
Tél: +216 73 385 111 / +216 27 833 777
Mail: direction@skodasousse.com.tn

MTS

1, Rue des Minéraux Charguia 1, Tunis, Tunisia
Tél: +216 29 666 213
Mail: reception@mtsautocenter.tn



WALLBOX

Parallèlement, des études sont en cours pour mettre en place un réseau de bornes de recharge adapté.

Mais il ne suffit pas d'avoir des bornes de recharge ; il faut aussi revoir le modèle énergétique du pays. Pour que la mobilité électrique prenne véritablement son essor, une part importante de notre production énergétique devra être convertie aux énergies renouvelables, notamment le photovoltaïque. Nous saluons les efforts engagés dans ce sens et espérons voir des avancées concrètes dans les mois à venir.

« Notre stratégie va bien au-delà de la simple vente de véhicules : nous proposons une offre complète et intégrée. »

De notre côté, nous avons déjà initié des cycles de formation pour nos équipes et nos partenaires afin d'assurer une parfaite maîtrise des technologies électriques. Nous commercialisons également les bornes de recharge WALLBOX, qui accompagnent cette transition vers une mobilité plus propre.»

Comment évoluent les attentes des consommateurs tunisiens en matière de mobilité durable et connectée ?

Les consommateurs tunisiens sont de plus en plus sensibles aux questions environnementales et à la connectivité de leurs véhicules. Cela dit, plusieurs freins subsistent, notamment le coût élevé des véhicules électriques, le manque d'infrastructures adaptées et l'absence de mesures incitatives claires.

Dans ce sens, notre mission est de préparer cette transition en proposant des solutions adaptées et en sensibilisant nos clients aux bénéfices de la mobilité durable. Nous suivons attentivement l'évolution du marché et restons à l'écoute des besoins des consommateurs pour leur offrir des solutions innovantes et accessibles.

« Nous préparons activement nos équipes à maîtriser les technologies électriques à travers des cycles de formation spécifiques. »

Quelle est la stratégie de développement d'ENNAKL pour les années à venir ?

Notre stratégie repose sur une approche globale qui va bien au-delà de la simple vente de véhicules. Nous avons développé une offre complète : véhicules neufs, véhicules d'occasion, solutions de location et services après-vente.



Innovation

L'expérience client est au cœur de notre démarche.

Rechargez vite, Roulez loin avec Pulsar Max de Wallbox.



ENNAKL
A U T O M O B I L E S

DISTRIBUTEUR AGRÉÉ

wallbox



Pour plus d'informations: 36 036 036



Nous nous efforçons d'offrir un service irréprochable, à travers un réseau de distribution bien structuré couvrant tout le territoire tunisien. Nous tenons compte également de l'importance de la formation et de l'engagement de nos équipes qui sont essentiels pour garantir cette qualité de service et renforcer la relation de confiance que nous entretenons avec nos clients.

**Service
+
Expérience
client**

Comment ENNAKL fait-elle face à la concurrence, qu'elle provienne du marché officiel ou du marché parallèle ?

Depuis près de 60 ans, ENNAKL est un acteur majeur du secteur automobile en Tunisie. Nous avons vu émerger et disparaître de nombreuses marques, et nous avons toujours su nous adapter à l'évolution du marché.

Nous considérons la concurrence comme un moteur qui nous pousse à innover d'avantage. Notre force réside dans la diversité de notre offre et dans la forte notoriété des marques que nous représentons. Mais ce qui nous différencie

réellement, c'est notre engagement envers nos clients : un service de qualité, un suivi rigoureux et une expérience client optimisée.

Nous misons sur la satisfaction et la fidélisation de nos clients, en nous appuyant sur les marques du groupe Volkswagen bénéficiant d'une réputation mondiale de robustesse et fiabilité.



Quel est l'impact de la fin programmée des voitures thermiques en Europe sur le marché tunisien ?

L'impact sera progressif, mais inévitable. L'évolution des réglementations européennes influencera forcément le marché tunisien, notamment en termes d'offre de véhicules. Nous suivons ces évolutions de près afin d'anticiper ces changements et d'adapter notre stratégie. Notre objectif

est d'accompagner nos clients dans cette transition et de leur proposer des solutions adaptées à leurs besoins.



**Double cotation
boursière
Tunis &
Casablanca**

Quelle est votre vision pour l'activité de vente de véhicules d'occasion en Tunisie ?

Le marché des véhicules d'occasion en Tunisie est encore peu structuré, et c'est précisément ce qui nous a motivés à y investir. Depuis plusieurs années, nous avons intégré cette activité dans notre business model pour offrir à nos clients une alternative fiable et sécurisée.

Nous avons mis en place plusieurs solutions : la reprise de l'ancien véhicule dans le cadre de l'achat d'un modèle neuf, mais aussi un service de dépôt-vente qui permet à nos clients de vendre leur véhicule en toute sécurité.

La sécurité est un enjeu majeur pour nous. C'est pourquoi nous avons instauré des procédures rigoureuses d'évaluation technique et de diagnostic des véhicules d'occasion afin d'assurer leur fiabilité et leur conformité aux normes de sécurité.

ENNAKL est la seule entreprise automobile cotée en Bourse à la fois à Tunis et à Casablanca. Qu'est-ce que cela apporte à l'entreprise ?

Nous sommes fiers d'être la seule entreprise du secteur automobile en Tunisie à bénéficier d'une double cotation boursière. C'est avant tout une reconnaissance de notre sérieux et de la solidité de notre modèle économique. Cette cotation témoigne de notre engagement en matière de transparence financière.

« Intégrer les critères ESG dans notre stratégie est un engagement fort vers une croissance responsable et durable. »

« Nous voulons accompagner nos clients dans la transition énergétique en leur proposant des solutions innovantes et accessibles. »

Nos états financiers sont certifiés selon les normes locales et internationales (IFRS), et nous nous conformons aux meilleures pratiques de gouvernance.

De plus, ENNAKL a été sélectionné pour intégrer le programme ESG (Environnement, Social, Gouvernance) de la Banque Mondiale, à travers la SFI. Ceci démontre notre volonté d'intégrer des critères de durabilité dans notre stratégie. Ainsi, notre premier rapport ESG sera publié cette année en conformité aux standards internationaux.»

Ali Driss

Plus qu'une borne,

Une nouvelle manière de conduire l'avenir.



ENNAKL
A U T O M O B I L E S

DISTRIBUTEUR AGRÉÉ

wallbox



Pour plus d'informations: 36 036 036

TOUS RÉUNIS AUTOUR
D'UNE MÊME PASSION



100 000
PROFESSIONNELS

1 400
EXPOSANTS &
MARQUES



EQUIP AUTO
LE SALON INTERNATIONAL DES
PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE



**DEMANDEZ VOTRE
BADGE D'ACCÈS**



CONTACT

CCITF/PROMOSALONS TUNISIE • T. +216 31 31 78 78 | ons.charni@ccitf.org

14-18 OCTOBRE 2025 • PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES

equipauto.com

#equipauto in X f @ d y

Un salon de *Keyros*

fiev



COMEXPOSIUM

Organisé par EQUIP'AUTO SAS

Mobilité dans le Grand Tunis :

un secteur à bout de souffle ?

Dans un article enquête de l'organisation Houloul intitulé «Le transport public urbain : Les villes, moteurs de la croissance économique. Exemple : Région du Grand Tunis» a analysé les défis majeurs du transport public dans la région du Grand Tunis et propose des solutions stratégiques pour améliorer ce secteur essentiel au développement économique.

Problématiques identifiées :

- ♦ **Détérioration du parc de bus :** Sur les 1247 bus de la Société des Transports de Tunis, seulement 650 sont opérationnels, desservant 240 lignes. La région nécessiterait 400 lignes, soit 800 bus supplémentaires, pour répondre adéquatement aux besoins des usagers.
- ♦ **Baisse de la disponibilité opérationnelle :** Le taux de disponibilité des bus est passé de 87 % en 2010 à 7 % en 2015, indiquant une dégradation significative du service.

- ♦ **Insatisfaction des usagers :** Une étude de l'Institut National de la Consommation révèle que 70 % des usagers utilisent le bus pour leurs déplacements quotidiens, mais seulement 12,8 % d'entre eux se disent satisfaits du service.

Causes principales :

- ♦ **Viellissement des infrastructures :** Le manque d'investissement dans la modernisation des infrastructures de transport a conduit à une dégradation progressive du service.
- ♦ **Gestion inefficace :** Des déficits structurels dans la gestion et l'administration du secteur ont entravé son développement et sa performance.
- ♦ **Faible contrôle et maintenance :** L'absence de mécanismes efficaces de contrôle et de maintenance a contribué à la détérioration rapide du parc de véhicules.

Recommandations proposées :

- ♦ **Réforme législative :** Mettre en place un cadre juridique favorisant le développement et la régulation efficace du transport public.
- ♦ **Investissement dans les infrastructures :** Allouer des ressources pour moderniser les infrastructures existantes et acquérir de nouveaux véhicules afin d'améliorer la capacité et la qualité du service.
- ♦ **Digitalisation :** Intégrer des solutions numériques pour optimiser la gestion des opérations et améliorer l'expérience des usagers.
- ♦ **Partenariats public-privé :** Encourager la collaboration entre le secteur public et le secteur privé pour diversifier les sources de financement et bénéficier de l'expertise privée.

En conclusion, l'article souligne l'importance d'une approche stratégique et intégrée pour revitaliser le transport public dans le Grand Tunis, essentiel pour soutenir la croissance économique et améliorer la qualité de vie des citoyens.

(source : Houloul.org)



Faire face à l'imprévu avec l'assurance auto CTAMA

- ✓ L'assurances "Tous risques"
- ✓ La garantie "vol"
- ✓ Les dommages accidentels avec collision
- ✓ La garantie "incendie"
- ✓ L'assurance de bris de glaces
- ✓ Des garanties complémentaires pour compléter votre couverture

YARIS CROSS HYBRIDE



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX,
TOUJOURS
PLUS LOIN



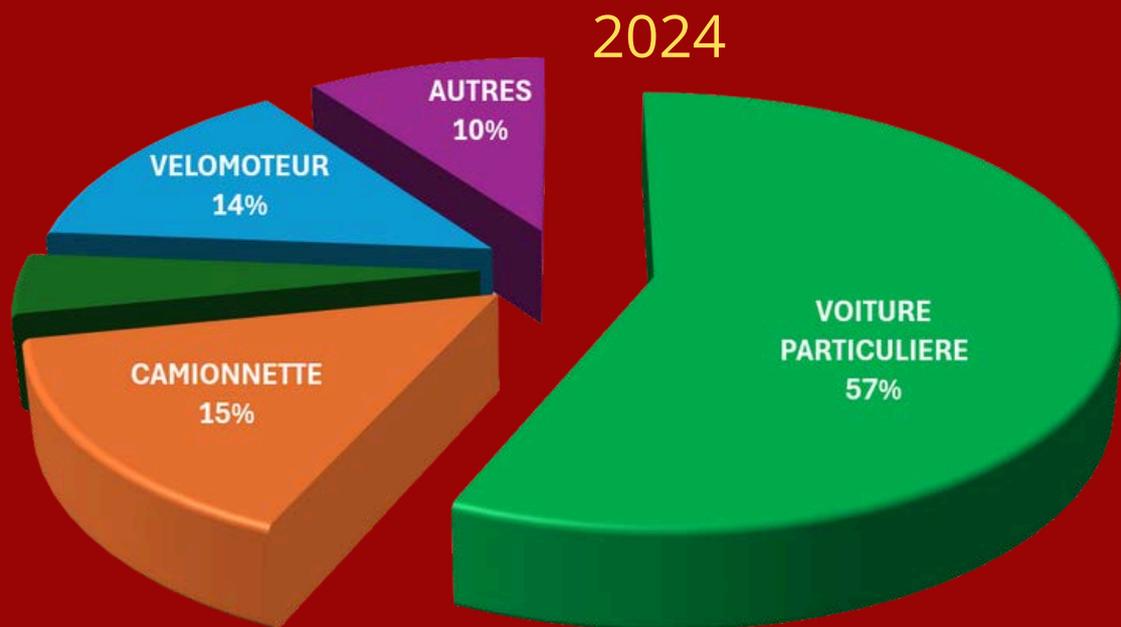
- Ⓜ 50 % DU TEMPS DE TRAJET EN ÉLECTRIQUE
- Ⓜ NE SE BRANCHE PAS

MADE IN
FRANCE

Evolution des immatriculations

GENRE de Véhicule (2020 - 2024)

GENRE/ANNEE	2020	2021	2022	2023	2024
VOITURE PARTICULIERE	37 226	49 648	41 886	42 891	42 379
CAMIONNETTE	10 074	9 673	10 647	10 073	11 393
VOITURE MIXTE	2 371	2 420	2 952	2 887	3 357
VELOMOTEUR	319	1 123	1 027	1 740	10 371
AUTRES	7 045	7 603	7 056	6 648	7 379
TOTAL	57 035	70 467	63 568	64 239	74 879





Membre du Jury

**GRANDS PRIX DE L'INNOVATION
AUTOMOBILE**



EQUIP AUTO

PARIS 14-18 Octobre 2025

comment se déplacent les Tunisiens ?

Le secteur des transports en Tunisie est majoritairement contrôlé par le secteur public, représentant environ 70 % de l'ensemble. La supervision de ce secteur est assurée par le ministère du Transport, dont la mission est de doter le pays d'un système de transport global, économique et sûr, tout en veillant à son bon fonctionnement pour en faire un levier de développement économique et social. Ce secteur se divise en trois sous-secteurs : les transports terrestres, la marine marchande et l'aviation civile.

Transport terrestre

Transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire tunisien, hérité en grande partie de la colonisation française, a été modernisé depuis l'indépendance. En 2014, il comptait 2.173 kilomètres de voies, dont 471 kilomètres à voie normale et 1.694 kilomètres à voie métrique, avec 65 kilomètres électrifiés. La Société nationale des chemins de fer tunisiens (SNCF) est responsable

du transport des passagers et des marchandises sur ces lignes. Elle exploite également des services ferroviaires de banlieue entre Sousse, Monastir et Mahdia sur la ligne électrifiée appelée Métro du Sahel.

Métro léger

Tunis est la seule ville africaine et du monde arabe à disposer d'un métro léger. Opérationnel depuis 1985, le réseau s'est progressivement étendu pour comprendre aujourd'hui six lignes principales. Ce système de transport en commun joue un rôle essentiel dans la mobilité urbaine de la capitale.

Transport routier

Le réseau routier tunisien est bien développé, reliant les principales villes et régions du pays. Les services de bus sont largement utilisés pour le transport interurbain et urbain, offrant une alternative économique pour les déplacements quotidiens. Les taxis sont également couramment utilisés, avec des services disponibles dans la plupart des zones urbaines.

Transport maritime

La Tunisie dispose de plusieurs ports de commerce importants, facilitant les échanges commerciaux avec d'autres pays. La marine marchande joue un rôle crucial dans l'économie du pays, assurant le transport de marchandises vers diverses destinations internationales.

Transport aérien

Le pays est doté de plusieurs aéroports internationaux, assurant des liaisons aériennes avec de nombreuses destinations à travers le monde. Les compagnies aériennes nationales et privées offrent des services de transport de passagers et de fret, contribuant ainsi à la connectivité internationale de la Tunisie.

En somme, le secteur des transports en Tunisie est diversifié et en constante évolution, jouant un rôle essentiel dans le développement économique et social du pays.

C'EST UNE MG!

ALL NEW

ZS HEV

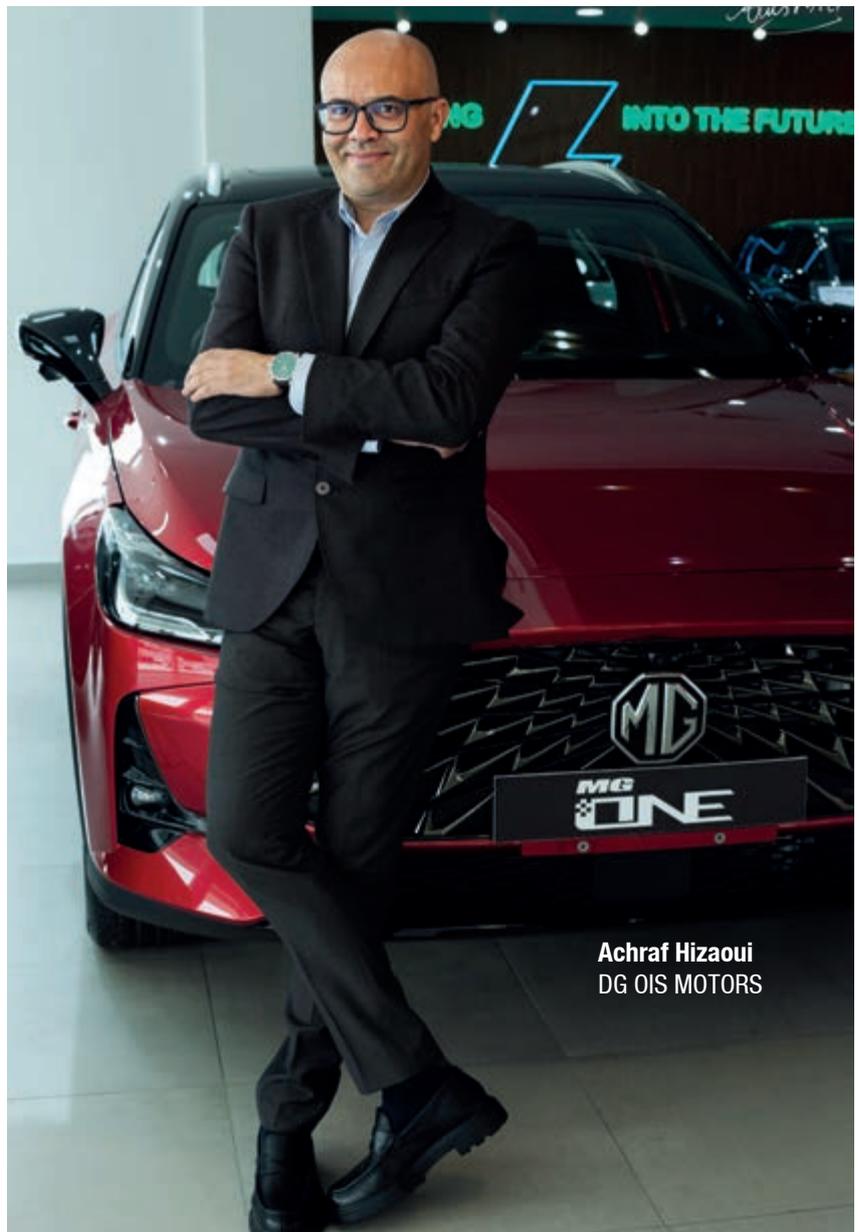




Croissance, innovation et mobilité durable au cœur de notre stratégie

En moins de deux ans, MG Motors, représentée par OIS Motors, s'est hissée dans le Top 5 des marques automobiles les plus vendues en Tunisie, avec une croissance remarquable de 24 % en 2024. Un succès qui s'appuie sur une gamme complète thermique, hybride et électrique, une stratégie marketing offensive et un réseau de distribution en pleine expansion. Dans un marché en mutation, la marque britannique trace sa route avec ambition, en misant sur l'innovation, la proximité client et l'accessibilité des nouvelles motorisations.

Interview de Achraf Hizaoui – DG OIS MOTORS



Achraf Hizaoui
DG OIS MOTORS

OIS MOTORS se classe actuellement 5 sur le marché des véhicules particuliers avec une croissance de près de 24% en 2024. Quels sont les principaux facteurs qui ont contribué à cette performance ?

MG a connu une croissance remarquable en 2024, atteignant une progression de près de 24 %. Cette performance repose sur plusieurs facteurs clés. Tout d'abord, notre gamme diversifiée, qui couvre les segments thermique, hybride et électrique, nous permet de répondre aux attentes variées des clients tunisiens.



+24%
En 2024

Ensuite, nous avons renforcé notre présence sur le marché à travers des campagnes marketing stratégiques, une meilleure visibilité en ligne et des événements immersifs

pour faire découvrir nos modèles. Enfin, notre service après-vente, associé à une politique de prix compétitive et des offres de financement attractives, a contribué à renforcer la confiance des consommateurs envers la marque.

La gamme MG comprend aujourd'hui une douzaine de modèles, couvrant le segment thermique, hybride et électrique. Quels sont les modèles qui ont le plus de succès en Tunisie et pourquoi ?

En Tunisie, plusieurs modèles MG connaissent un grand succès. Le MG5, par exemple, est un best-seller grâce à son excellent rapport qualité-prix et son design moderne. Le MG ZS et le MG One séduisent une clientèle à la recherche d'un SUV dynamique, tandis que le MG4 électrique attire les conducteurs soucieux d'innovation et de mobilité durable.

Nos clients apprécient la fiabilité de nos véhicules, leur design distinctif et la technologie embarquée qui les rend compétitifs sur le marché.



MG4
Electrique

Quelle est votre stratégie pour renforcer votre présence sur le territoire tunisien en 2024 ? Envisagez-vous de nouvelles agences ou centres SAV dans les régions intérieures ?

Notre objectif est de rapprocher MG de nos clients en renforçant notre réseau sur tout le territoire tunisien. En 2024, nous avons inauguré une nouvelle concession à Mégrine, un emplacement stratégique qui marque une nouvelle étape dans notre expansion.

« MG s'est imposée comme une marque innovante, accessible et adaptée aux attentes des Tunisiens. »

C'EST UNE MG!



Cyberster

Nous prévoyons d'ouvrir d'autres agences et centres SAV dans les régions intérieures pour offrir un service de proximité et une meilleure accessibilité à nos clients, en particulier en dehors des grands centres urbains.

La demande pour les véhicules hybrides et électriques est encore limitée en Tunisie. Comment voyez-vous l'évolution de ces segments et quels sont les freins majeurs à leur adoption ?

Le marché des véhicules électriques en Tunisie est encore émergent, mais nous croyons fermement à son développement progressif. Les principaux freins restent le coût d'acquisition et le manque d'infrastructures de recharge.

« Nos offres de financement et notre politique tarifaire rendent la mobilité moderne plus accessible. »

Cependant, nous constatons un intérêt croissant, notamment pour les hybrides, qui offrent une transition plus douce vers l'électrification. MG joue un rôle clé en proposant des modèles accessibles



comme le MG4 électrique et la gamme hybride pour démocratiser ces nouvelles technologies.

Peut-on s'attendre à de nouveaux lancements de modèles MG en Tunisie en 2025? Envisagez-vous d'introduire davantage de modèles électriques ou hybrides sur le marché ?

En 2025, nous continuerons d'élargir notre gamme pour répondre aux attentes du marché. Nous prévoyons l'introduction de nouveaux modèles, notamment dans le segment des berlines et SUV, avec une attention particulière aux motorisations hybrides et électriques.

Notre objectif est d'apporter des solutions de mobilité modernes, performantes et accessibles au plus grand nombre.

Le marché automobile a été impacté ces dernières années par des défis logistiques liés à la crise

des semi-conducteurs et aux tensions géopolitiques. Comment gérez-vous ces contraintes pour assurer une disponibilité continue des véhicules ?

Comme tous les acteurs du marché, nous avons dû nous adapter aux défis liés aux perturbations logistiques et à la crise des semi-conducteurs. Nous avons renforcé nos capacités d'anticipation et optimisé notre gestion des stocks pour assurer une disponibilité continue des véhicules.

De plus, notre collaboration étroite avec le constructeur nous permet de sécuriser les approvisionnements et de minimiser l'impact des tensions internationales sur nos délais de livraison.

Avec une part de marché de 5,9% et une place dans le Top 5 des concessionnaires en 2024, quelles sont vos ambitions pour les prochaines années ? Visez-vous une progression spécifique

en termes de volumes de vente ou de positionnement sur le marché?

MG se positionne aujourd'hui dans le Top 5 des marques les plus vendues en Tunisie. Notre ambition est de consolider cette position et d'atteindre une croissance soutenue sur les prochaines années. Nous visons une progression continue en volume de ventes, notamment grâce à l'expansion de notre gamme et à l'optimisation de notre réseau de distribution.

« Nous croyons à une transition progressive vers l'électrique, avec une forte poussée sur les hybrides. »

Le coût des véhicules neufs reste un facteur clé dans le choix des consommateurs tunisiens. Avez-vous mis en place des solutions de financement ou des offres promotionnelles pour rendre les modèles MG plus accessibles ?

MG s'est toujours positionnée comme une marque offrant le meilleur rapport qualité-prix. Nos modèles sont conçus pour répondre aux attentes des clients tunisiens en matière de design, de technologie et de performances, tout en

restant à des prix compétitifs. Nous veillons à proposer des offres attractives et adaptées au marché pour permettre au plus grand nombre d'accéder à des véhicules modernes et fiables.

Comment MG travaille-t-il sur l'expérience client et la fidélisation ? Des services après-vente ou des garanties spécifiques sont-ils proposés pour rassurer les acheteurs ?

L'expérience client est au cœur de notre stratégie. Nous avons renforcé notre offre de services après-vente en mettant en place des garanties prolongées et un service client réactif.

Nos centres SAV sont équipés pour assurer un entretien rapide et efficace des véhicules, et nous proposons des formules de maintenance adaptées aux besoins de nos clients.



« Notre croissance repose sur trois leviers : l'innovation produit, l'excellence du service et l'expansion du réseau. »

Où voyez-vous MG Motors en Tunisie d'ici cinq ans ? Quels sont les axes stratégiques qui permettront à la marque de renforcer son positionnement sur le marché ?

D'ici cinq ans, nous voyons MG Motors comme une marque incontournable en Tunisie, avec une présence renforcée sur l'ensemble du territoire et une gamme toujours plus innovante.

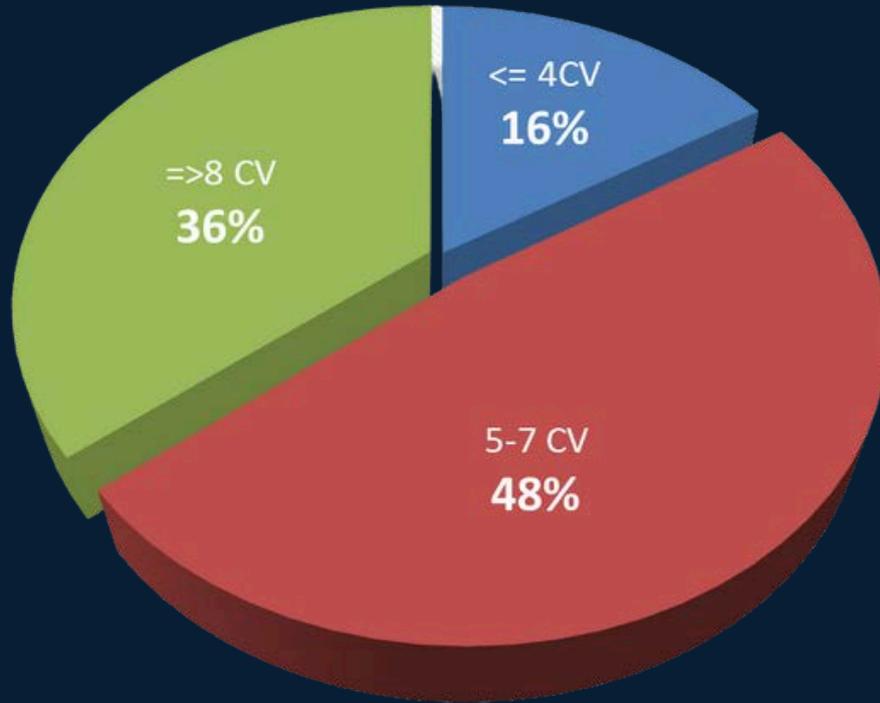
Notre ambition est de continuer à offrir des véhicules modernes et accessibles tout en accompagnant la transition vers des solutions plus durables. Nous nous concentrerons sur trois axes stratégiques : l'innovation produit, le développement du réseau et l'excellence du service client, afin de faire de MG un acteur de référence sur le marché tunisien.

Ali Driss

PARC AUTOMOBILE

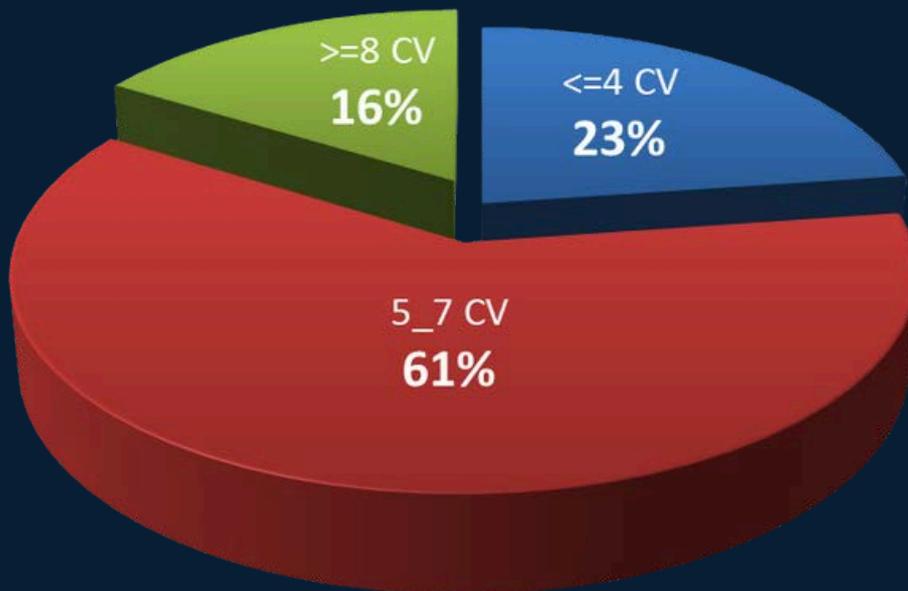
(31-12-2024)

% Par Puissance



VOITURES PARTICULIERES

% Par Puissance



mahindra *Rise*

Plus qu'un véhicule

**UN
ENGAGEMENT
DE CONFIANCE**



SATISFACTION GARANTIE



SERVICE SUR-MESURE



FIABILITÉ PROUVÉE

www.mahindra-tunisie.com

AUTOMOBILES ZOUARI
CONCESSIONNAIRE / SAV VÉHICULES DE TOURISME

Appelez-nous au
70 130 130

Nous suivre



MAHINDRA TUNISIE



Plus du quart des émissions mondiales de CO2 est causé par le secteur des transports. La Tunisie n'en est pas épargné d'où les stratégies mises en place par l'État pour encourager la mobilité électrique en encourageant les mise sur le marché de véhicules électriques et hybrides.

L'ANME, fer de lance dans tout ce qui touche à la maîtrise de l'Energie a notamment organisé une formation qui a rassemblé les représentants des institutions et structures concernées par la mobilité électrique, pour les informer sur les dernières avancées technologiques du secteur de la mobilité électrique et des points de recharge.

Mobilité électrique

une solution pour réduire la dépendance énergétique de la Tunisie ?



Fathi Hanchi
DG de l'ANME

La recharge des voitures électriques ne sera plus considérée comme une rétrocession de l'électricité. C'est une prestation offerte par les stations service dont l'électricité est un intrant. Donc elle sera permise dans le cadre de la réglementation en vigueur sans pour autant changer aucun texte" nous explique Fathi Hanchi, DG de l'ANME.

La recharge des voitures électriques ne sera plus considérée comme une rétrocession de l'électricité. C'est une prestation offerte par les stations service dont l'électricité n'est qu'un intrant.

Mieux encore, les prix seront libres, la concurrence jouera dans la réduction des prix. "Le calcul des prix se fera en fonction de l'investissement. Une station de recharge avec 100 kW courant continu coûte beaucoup plus cher qu'une station de recharge de 20 kW courant alternatif. En termes d'amortissement, c'est différent avec toutefois une condition : informer le ministère sur les tarifs pour que si besoin est, il intervienne pour réguler".

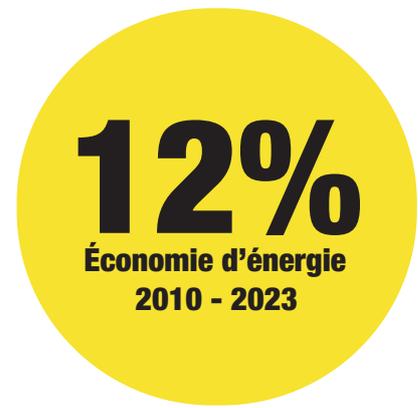
Pour rappel, d'autres mesures ont été prises pour encourager la mobilité électrique dont l'exonération des droits de douane et la réduction de la

TVA de 19 à 7 %. "Cela permet l'acquisition d'une voiture électrique moyenne gamme de peu près 20 000 \$, avec une subvention fiscale de l'ordre de 30 000 dinars, ce n'est pas peu".

Parallèlement aux mesures citées plus haut, le gouvernement est engagé dans l'appui du transport collectif. "Il sera au cœur de notre intervention" assure le directeur général de l'ANME qui parle d'initiatives internationales de financement. "Nous travaillons avec nos collègues au ministère du Transport ainsi qu'avec les collectivités locales sur la préparation de requêtes pour des financements. Il est en effet important de développer la mobilité électrique pour un décollage rapide de cette filière".

Limiter l'indépendance énergétique de jour en jour est une mission à laquelle

Une contribution fiscale estimée à 30.000 dinars pour une voiture électrique de moyenne gamme



s'attelle l'ANME qui rappelle que l'économie réalisée grâce à l'entrée en vigueur du programme de maîtrise de l'énergie entre 2010 et 2023 est estimée à 12 %. "12 % par rapport à 10 millions de TEP de consommation, c'est 1,2 million de TEP, c'est pratiquement 20 % de notre déficit. C'est un déficit majoré de 20 % que nous aurions eu si nous ne nous étions pas engagés dans la maîtrise de l'énergie".

L'économie réalisée grâce à l'entrée en vigueur du programme de maîtrise de l'énergie entre 2010 et 2023 est estimée à 12 %

"En valeur absolue, nous avons réduit la demande en énergies fossiles de 12% et nous avons réalisé des économies de l'ordre de 11 milliards de dinars, ce qui nous incite et nous pousse à poursuivre sur cette voie et appuyer les politiques de transition énergétique" souligne le DG de l'ANME.

Amel Belhadj Ali



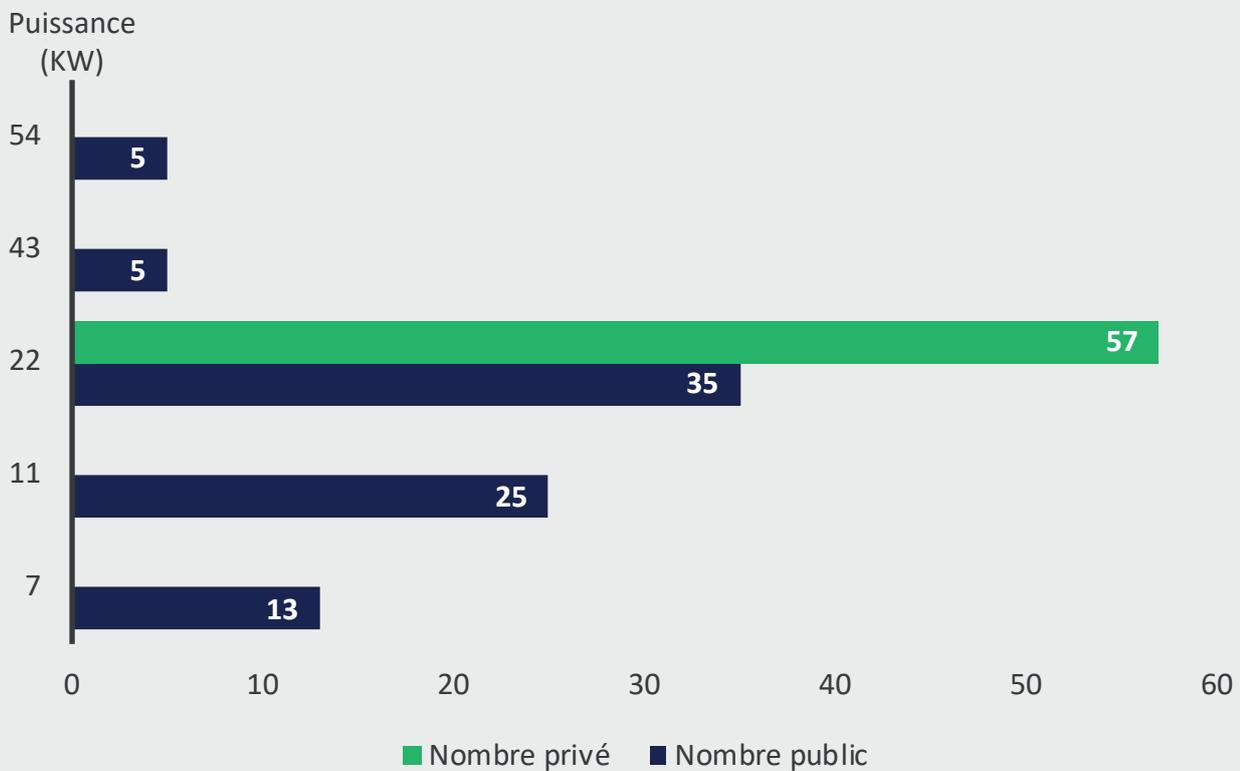
الوكالة الوطنية
للتحكم في الطاقة
ANME

التزام دائم و متجدد

PRINCIPALES RÉALISATIONS / AVANTAGES

Bornes de recharges

140 bornes dont 83 public



Véhicule électrique
386 véhicules jusqu'à décembre 2024

Éco-mobilité : La Tunisie est-elle prête pour le grand saut électrique ?

En Tunisie, où le transport accapare près de 36% du total de l'énergie finale consommée et contribue de 26% aux émissions des GES (Gaz à effet de serre), les autorités ont entamé des démarches pour renforcer les parcs mobiles public et privé par des voitures électriques ou hybrides (combinant moteur à combustion et moteur électrique).

Le pays projette, ainsi, d'alimenter le marché local de 5.000 voitures électriques et 60 bornes de recharge publiques, dans les différentes régions, d'ici 2026. Il ambitionne, à moyen terme, d'atteindre 50.000 véhicules électriques et 5.000 bornes de recharge en 2030.

Cette transition vers l'éco-mobilité, bien qu'elle soit une meilleure alternative pour la protection de l'environnement et la réduction de la dépendance des énergies fossiles, entraînera la perte de certains emplois et métiers, notamment dans le domaine de réparation et d'entretien automobile. Certains métiers devront s'adapter au changement, à travers la mise à niveau et la formation, selon des études et des experts.

En effet, comparés aux moteurs électriques, les

moteurs thermiques et ceux à combustion comportent beaucoup moins de pièces et nécessitent, ainsi, beaucoup moins de main-d'œuvre. Les voitures électriques sont également respectueuses de l'environnement, car moins polluantes que celles à moteur à combustion, qui émettent des GES, tels que le dioxyde de carbone et l'azote.



La transition vers l'éco-mobilité est inévitable, mais il faut anticiper les conséquences sur l'emploi et préparer les professionnels de l'automobile aux nouvelles technologies

49%
prix d'achat est le principal critère

Interrogé par l'agence TAP, sur les conditions et les revers de cette transition, le président de la Chambre Syndicale Nationale de la Mécanique Automobile relevant de l'UTICA, Youssef Rabeah a souligné que l'Etat devrait préparer, avant tout, l'infrastructure nécessaire pour la réussir (transition écologique). «Il est encore très tôt de parler de perte d'emplois ou d'émergence de nouveaux métiers, mais il faut, quand même, préparer le terrain, à travers la formation des professionnels et du personnel et la mise en place d'un réseau de bornes de recharge», a-t-il dit.



Les voitures électriques sont l'avenir de l'automobile, mais il est crucial de mettre en place une infrastructure de recharge adéquate pour faciliter leur adoption

Les Tunisiens ne semblent toujours pas enthousiastes à l'idée d'acquérir et d'utiliser des véhicules électriques en raison de leurs prix et leurs coûts de maintenance, jugés très élevés.

Dans un sondage réalisé par l'institut «Emrhod Consulting» pour observer et décrypter l'évolution du marché de l'automobile en Tunisie, 49% des personnes sondées ont indiqué que le prix d'achat est le principal critère qui influence leur choix du véhicule. 47% ont dit qu'ils opteront pour un moteur thermique contre seulement 17% pour un véhicule hybride rechargeable et 14% pour un véhicule électrique.

Revenant sur l'impact de cette mue vers l'éco-mobilité, Youssef Rebeh a encore déclaré à TAP, que certains métiers, dont celui du mécanicien, (encore classique en Tunisie), vont perdre peu à peu de la main d'œuvre, étant boudés par les jeunes. «La réparation des voitures électriques est délicate et les mécaniciens sont appelés à être performants. Il faut les former tout en préparant les métiers d'avenir dans

le secteur de l'automobile, tels que les ingénieurs en sécurité opérationnelle, les ingénieurs en électronique de puissance et les ingénieurs en électronique de moteur», a-t-il encore dit.



La formation des mécaniciens aux spécificités des voitures électriques est un enjeu majeur pour assurer la réussite de la transition énergétique dans le secteur automobile.

«Nous avons déjà entamé des formations dans plusieurs régions, dont Bizerte, Zaghouan et Sfax (Jbeniana), dans le cadre du Programme de formation et intégration professionnelles en Tunisie, conduit par la Coopération suisse», a encore indiqué Rebeh. Pour lui, les concessionnaires automobiles

tunisiens doivent également s'adapter à l'ère des véhicules électriques et former leurs techniciens.

L'évolution technologique impose l'adaptation

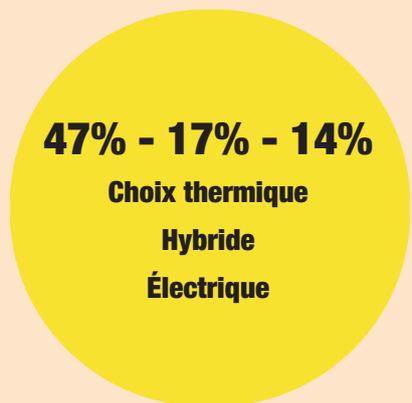
Bien que les véhicules électriques nécessitent des réparations mécaniques, tout comme les véhicules à combustion, la réparation ou le remplacement de leurs batteries et de leurs systèmes électriques peuvent s'avérer plus complexes et plus coûteux.

Les systèmes électroniques des véhicules électriques, y compris les moteurs électriques et les commandes, nécessitent une intervention spéciale, et les systèmes de freinage requièrent également des réparations spécifiques. Selon les professionnels, les réparations et la maintenance seront les mêmes pour certaines composantes, mais l'adaptation aux nouvelles technologies et à l'ère de l'électrique est nécessaire.

«Ferid», garagiste à la zone d'El Manar 2 (Grand Tunis) n'est pas très optimiste quant à l'avenir de certains métiers. Ce sexagénaire, qui a vécu 17 ans en Europe, a affirmé, à l'agence TAP, que le métier

de mécanicien est menacé de disparition.

«L'Etat a beaucoup perdu, quand il a mis fin aux parcours de formation professionnelle au sein des collèges secondaires. Cette formation avait l'avantage de perfectionner les jeunes dans des métiers adaptés au marché de l'emploi», estime-t-il.



Faute de main d'oeuvre, «Ferid» se charge, lui même, des tâches confiées d'habitude à des apprentis dans son atelier de réparation. «Ce genre de métiers manuels n'a plus le vent en poupe auprès des jeunes qui, même quand ils sont formés dans des centres privés, préfèrent travailler comme serveurs aux cafés ou livreurs».

Le marché automobile tunisien gagnerait à muter vers l'électrique, selon le propriétaire de l'atelier de

réparation, qui emploie 9 personnes. Mais, il y a toujours «ce problème de bornes de recharge». Il faut donc préparer l'infrastructure avant de chercher à s'inscrire dans cette tendance mondiale vers la mobilité électrique.

La Tunisie avait déjà pris des mesures, dans la Loi de finances de 2024, pour promouvoir la mobilité électrique et encourager les Tunisiens à acquérir des véhicules exploitant les énergies alternatives.

Ainsi, les voitures touristiques et utilitaires hybrides rechargeables ont bénéficié d'une réduction de la TVA de 19 à 7% et une exonération des droits de douane. Les droits de douane appliqués aux bus et aux camions hybrides rechargeables ont été également réduits de 43 à 10%. Pour encourager les particuliers à s'engager sur cette voie de l'éco-mobilité, la TVA appliquée aux «Wallbox», chargeurs domestiques des voitures et motos, a été aussi réduite, en vertu de la Loi de finances 2024, de 19 à 7%. La voiture particulière représente 60% du parc automobile tunisien.

ALI DRISS

متهنين و 4 سنيين رايحين



LLOYD
ASSURANCES

CONTACT@LLOYD.COM.TN

36 020 020

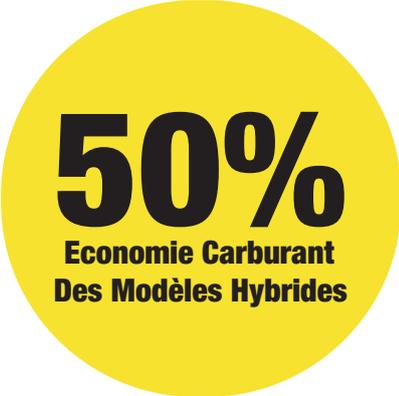


Le marché plaide, à l'heure actuelle, pour le modèle hybride

Face à l'urgence climatique et à l'évolution des réglementations automobiles, l'industrie est en pleine mutation. Toyota, pionnier de la technologie hybride, mise sur une stratégie à long terme combinant hybride, électrique et hydrogène. Alors que l'Europe se dirige vers l'interdiction des moteurs thermiques en 2035, d'autres régions adoptent une transition plus progressive.

Dans ce contexte, l'hybride s'impose comme une solution pertinente, notamment sur des marchés émergents confrontés à des défis infrastructurels et économiques. Une interview exclusive explore en détail la stratégie de Toyota, l'état du marché tunisien, les avantages de l'hybride, les perspectives de l'électrique et de l'hydrogène.





50%

**Economie Carburant
Des Modèles Hybrides**

Vous avez misé sur le modèle hybride. Le pari s'est-il révélé gagnant ?

À première vue, cela pourrait sembler audacieux. Pourtant, ce choix repose sur une stratégie mûrement réfléchie. Toyota, pionnier mondial de la technologie hybride à grande échelle, a pris cette orientation avec une longueur d'avance. Aujourd'hui, le constructeur japonais domine le marché de l'hybride et mise sur cette technologie comme pilier principal. Le moteur électrique vient en renfort, tandis que l'hydrogène se positionne comme la solution d'avenir. Une stratégie globale qui s'adapte aux législations variées des marchés internationaux, témoignant d'une anticipation remarquable face aux défis de la transition énergétique.

Ces législations condamnent à terme, sans appel, le moteur thermique.

L'Union européenne a fixé un cap clair : d'ici 2035, les moteurs thermiques seront interdits sur son territoire. Pourtant, leur retrait progressif du marché est déjà en marche, accéléré par l'entrée en vigueur de réglementations restrictives dans certains pays.

Dans d'autres régions, comme l'Amérique latine, la Chine, l'Afrique, les pays du Golfe et le Moyen-Orient, la transition vers l'électrique suit un rythme plus mesuré. Bien que ces marchés aient adopté l'idée d'abandonner le thermique, ils bénéficient de délais plus longs avant l'interdiction totale, offrant à ces moteurs une « rallonge de vie ».

Cependant, un décalage notable persiste : si les stratégies et les engagements politiques misent sur l'électrique, la réalité logistique et industrielle peine à suivre.

Toyota est leader mondial de la technologie hybride. La marque table sur ce modèle comme cheval de bataille, le moteur électrique comme dérivé, enfin le moteur à hydrogène comme concept d'avenir.

Ces marchés font face à des défis spécifiques, entre infrastructures insuffisantes et coûts élevés, freinant une adoption rapide.

Cette disparité dans les transitions illustre les enjeux complexes d'une révolution énergétique mondiale encore en construction.

Cela ouvre un grand boulevard à la voiture électrique et œuvre à la préservation de l'environnement.

Il ne faut pas se réjouir trop vite. Cette problématique est complexe et parfois paradoxale. Je pense qu'il ne sert à rien d'importer des voitures électriques dans des pays où l'électricité est produite à partir du gaz. On roulerait dans une voiture propre, il est vrai, mais qui marche avec une énergie qui a pollué en amont.

RAV4 HYBRIDE



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX,
TOUJOURS
PLUS LOIN



- Ⓜ 50 % DU TEMPS DE TRAJET EN ÉLECTRIQUE
- Ⓜ NE SE BRANCHE PAS

D'une certaine façon on aurait juste décalé le problème, mais le dommage est certain.

Prenons l'exemple d'un pays comme la Tunisie, le switch vers la voiture électrique serait intéressant quand l'électricité sera produite à partir d'énergies renouvelables.

Vers la fin des moteurs thermiques : un déclin inévitable mais à vitesses variables

Le pays a prévu de produire 30 % de son énergie à partir du solaire à horizon de 2030. À l'heure actuelle ce taux atteint à peine 4 %. Au plan macro-économique, le bénéfice est bien modeste et ne favorise pas l'arbitrage en faveur de l'électrique.

Je pense qu'il est plus indiqué de miser sur le modèle hybride, pour l'instant. Je rappelle le principe de fonctionnement de ce modèle. La voiture bascule du mode thermique vers celui électrique quand la vitesse est inférieure à 60 km. Cela correspond à la situation d'encombrement qui existe

dans nos villes. Et au final ce modèle économise 50 % de sa consommation de carburant.

Comment se répartissent vos ventes entre les différents modèles ?

En 2024, les véhicules hybrides ont constitué 30 % de nos ventes automobiles, affichant une progression rapide et constante.

Sur un total de 3 500 voitures commercialisées, 1 200 étaient des modèles hybrides, confirmant ainsi l'essor de cette technologie sur le marché tunisien.

Le marché aurait donc plébiscité Toyota ?

Je pense que c'est la réalité de la situation. Beaucoup de concurrents commercialisent des véhicules hybrides. Cependant ils le font dans des proportions moindres.

Le concurrent le plus proche serait dans le meilleur des cas à 5% de ses ventes.

Il faut savoir que Toyota réalise 75% des ventes des voitures hybrides sur le marché.

Les ventes du modèle hybride sont en forte progression à partir de 2019 ?

C'est exact ! Et en toute bonne foi, je pense que nous avons boosté le marché. La première année, soit en 2019, nous avons vendu moins de 200 voitures. L'année suivante le marché a vivement réagi, cependant la crise du covid a ralenti les cadences sur les chaînes de

Les modèles hybrides permettent de réduire la consommation de carburant de près de 50%

production.

La marque ne parvenait plus à satisfaire la demande. On sollicitait 100 voitures par mois, on en recevait 10 à 15.

En 2024, la production chez Toyota est revenue à un niveau optimal, garantissant un approvisionnement fluide. Le RAV4, modèle phare de la marque, devrait atteindre 1.000 exemplaires vendus cette année.



1200
Modèles hybrides
TOYOTA vendus en 2024

Ailleurs, notamment en UE on subventionne la voiture électrique. Est-ce antiéconomique ?

Avez-vous été bien servi dans le cadre du programme Général d'Importation (PGI) pour 2024 ?

Le PGI a été revu à la baisse, cette année, pour l'ensemble des concessionnaires. Nous avons reçu 5000 voitures en 2023. Et à peine 3500 en 2024. Cela crée un gap de demande en voitures neuves.

Faut-il exonérer de droits de douanes les modèles hybrides rechargeables ?

Le modèle hybride bénéficie déjà d'une réduction de moitié sur les droits de douane, passant de 84 % à 42 %.

Le modèle hybride bénéficie déjà d'une réduction de moitié sur les droits de douane, passant de 84 % à 42 %. Si l'hybride rechargeable était totalement exonéré, cela pourrait représenter une incitation à l'achat. Cependant, son autonomie électrique limitée à 70 km, due à une batterie de faible capacité, reste problématique. Contrairement à l'hybride classique, elle doit être rechargée via une prise et non par le moteur.

Même avec une exonération totale, ce modèle resterait coûteux. Avec deux moteurs distincts, il utilise majoritairement le moteur thermique, rendant les économies de carburant négligeables. Au final, ce type de véhicule génère peu de bénéfices économiques tout en privant l'État de recettes fiscales. Une taxation équivalente à celle du modèle hybride semble plus pertinente.

Dans les pays de l'Union européenne, le développement du plan électrique a été soutenu par une synchronisation efficace entre la hausse des ventes de véhicules et l'expansion des infrastructures de recharge. La subvention accordée aux acheteurs a permis de démocratiser cette transition, bénéficiant ainsi à l'ensemble de l'écosystème.

Si un tel modèle était appliqué en Tunisie, les perspectives restent incertaines. En plus d'une réduction des droits de douane, on pourrait envisager que l'État, via l'ANME, accorde une subvention de 5 à 10 mille dinars par acheteur. Cependant, cette solution ne suffirait pas à garantir la viabilité du modèle électrique dans le contexte actuel, pour des raisons déjà évoquées, notamment l'insuffisance des infrastructures et les défis liés à l'usage local.

YARIS CROSS HYBRIDE



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX,
TOUJOURS
PLUS LOIN



- Ⓜ 50 % DU TEMPS DE TRAJET EN ÉLECTRIQUE
- Ⓜ NE SE BRANCHE PAS

MADE IN
FRANCE

Cette situation est regrettable. N'est-ce pas qu'elle nous éloigne des prévisions de l'ANME ?

Les prévisions de l'ANME tablaient sur un parc total de 70 000 véhicules hybrides et électriques à court terme. Cependant, dans les conditions actuelles, la recharge électrique depuis une prise domestique entraînerait des hausses significatives de consommation, faisant grimper les factures d'électricité à des montants élevés.

Les prévisions de l'ANME tablaient sur un parc total de 70000 véhicules hybrides et électriques à court terme.

Bien que la STEG ait accepté un tarif recommandé de 1,700 dinar pour une recharge lente, ce tarif reste limité et n'inclut pas la charge rapide, qui reviendrait nécessairement plus cher. De plus, l'infrastructure reste insuffisante : le réseau de bornes de recharge, encore embryonnaire, est

principalement concentré dans les grandes villes du littoral, laissant de vastes zones du pays sans couverture adéquate.

Quels sont les avantages économiques et pratiques d'un véhicule hybride par rapport à un modèle thermique ?

Le véhicule hybride coûte en moyenne 15 000 dinars de plus que son équivalent thermique. Toutefois, cette différence de prix est amortie en environ deux ans, grâce à l'économie de carburant, à laquelle s'ajoutent les réductions sur les frais de maintenance.

De plus, le confort de conduite est un atout supplémentaire, le modèle hybride étant équipé d'une boîte de vitesses automatique.

Qu'en est-il du véhicule à hydrogène ?

La tendance est bien lancée, et les constructeurs ont déjà pris le virage. Après une phase d'expérimentation concluante, la commercialisation des véhicules à hydrogène a débuté. Cependant, leur adoption à grande échelle reste encore limitée. Bien que ces véhicules circulent déjà

sur les routes d'Europe, dans certains États du Golfe et au Japon, ils n'ont pas encore atteint leur pleine diffusion.

Les stations à hydrogène, sécurisées et en nombre croissant, se développent à un rythme régulier. Toutefois, le modèle reste encore loin d'être accessible au grand public. Ce scénario rappelle les premiers jours du modèle hybride, lorsque l'on voyait rarement une Prius, le pionnier de Toyota, dans les parcs de taxis européens.

Aujourd'hui, la Prius représente 90 % des taxis en service. Il faut donc laisser au modèle à hydrogène le temps de mûrir avant une adoption généralisée.

Aujourd'hui, la Prius représente 90 % des taxis en service. Il faut donc laisser au modèle à hydrogène le temps de mûrir avant une adoption généralisée.

Quel est l'état du marché des véhicules hybrides et comment les professionnels réagissent-ils à cette nouvelle tendance en Tunisie ?

Le segment professionnel est largement dominé par Toyota, avec 90 % de part de marché. Les véhicules et microbus de transport collectif sont principalement de marque Toyota. Actuellement, nous avons 1.000 demandes en attente pour nos modèles de microbus.

Je prévois une évolution similaire pour les taxis. Actuellement, un contingent de 20 véhicules hybrides circule dans Tunis ainsi que dans les grandes villes de l'intérieur du pays. Il faut comprendre que

les professionnels préfèrent vérifier par eux-mêmes les qualités des véhicules et les coûts d'entretien avant de s'engager. C'est une pratique courante dans notre secteur.



Comment assurez-vous la proximité avec vos clients à travers le pays ?

Nous avons développé une implantation géographique stratégique pour être proches

de nos clients. Outre Tunis, notre présence s'étend à des villes du littoral telles que Nabeul, Sousse, Sfax et Djerba, ainsi que dans l'intérieur du pays, notamment à Gafsa et Sidi Bouzid.

Nos points de vente sont généralement des établissements de catégorie 3S, comprenant un showroom, un service après-vente pour l'entretien et la vente de pièces de rechange. Parfois, nous opérons en 2S, et plus rarement en 1S, où seule la vente de pièces détachées est proposée.

*Entretien conduit par
Ali DRISS*





Tomobile Store

L'essentiel pour
votre véhicule,

en un seul endroit: www.tomobile.store





Opter pour une voiture hybride :

un choix économique et écologique ?

Pour K.L., la réponse est sans hésitation : oui ! "Il y a un véritable engouement autour des voitures hybrides, et j'ai voulu tenter l'expérience pour voir si elles tenaient vraiment leurs promesses. Résultat ? Je ne suis pas déçu. Depuis que je l'ai, je prends un réel plaisir à conduire."

L''un des premiers bénéfices qu'il constate est l'économie de carburant. Grâce à l'alternance entre moteur électrique et thermique, la consommation d'essence est optimisée. En ville, l'électrique prend le relais, tandis que sur les longs trajets, le moteur thermique s'active, mais avec une consommation réduite grâce à l'assistance électrique.

Autre bonne surprise : le coût de l'entretien. "Contrairement à ce que je pensais, l'entretien n'est pas plus onéreux que celui d'un moteur thermique, bien au contraire." En plus

de la sobriété énergétique, la voiture hybride récupère l'énergie cinétique et réduit l'usure des plaquettes de frein. "C'est un véhicule agréable et reposant à conduire : silencieux, fluide et bien moins exigeant en entretien que mon ancienne voiture thermique."

Un choix écologique... et pragmatique

Qu'en est-il de l'impact environnemental ? "Réduire mes émissions de CO2, c'est évidemment un plus, mais ce

Ma voiture roule à l'électrique en ville et passe au thermique pour les longues distances, le tout avec un confort optimal. Que demander de plus ?

n'est pas ce qui a pesé le plus dans ma décision. Ce qui m'a vraiment convaincu, ce sont les incitations fiscales proposées par le gouvernement, qui ont allégé le coût initial."

K.L. reconnaît que les hybrides restent plus chères à l'achat, souvent positionnées dans des gammes moyennes et hautes. Pourtant, il a vu cet investissement comme un pari sur l'avenir : "Avec la hausse probable du prix du carburant, le confort de conduite et, je l'avoue, un peu aussi l'effet de mode, j'ai franchi le cap."

Au final, pour lui, c'est une excellente décision. "Ma voiture roule à l'électrique en ville et passe au thermique pour les longues distances, le tout avec un confort optimal. Que demander de plus ?"

En effet, what else ?

A.B.A

LE RÉSEAU DE BORNES ÉLECTRIQUES



Borne de recharge DC

GRAND TUNIS

- SORTIE SUD - DC 24 KW
- GP9 LA MARSA - AC 22 KW
- PLACE PASTEUR - AC 22 KW
- EZZAHRA II - AC 22 KW
- SORTIE OUEST II - AC 22 KW

NABEUL

- GROMBALIA PK28 - DC 50 KW
- KORBA II - AC 22 KW
- NABEUL MC 27-2 - AC 22 KW

SOUSSE

- SIDI KHELIFA PK72 - DC 24 KW
- SAHLOUL II - DC 50 KW

MONASTIR

- MONASTIR II - AC 22 KW

SFAX

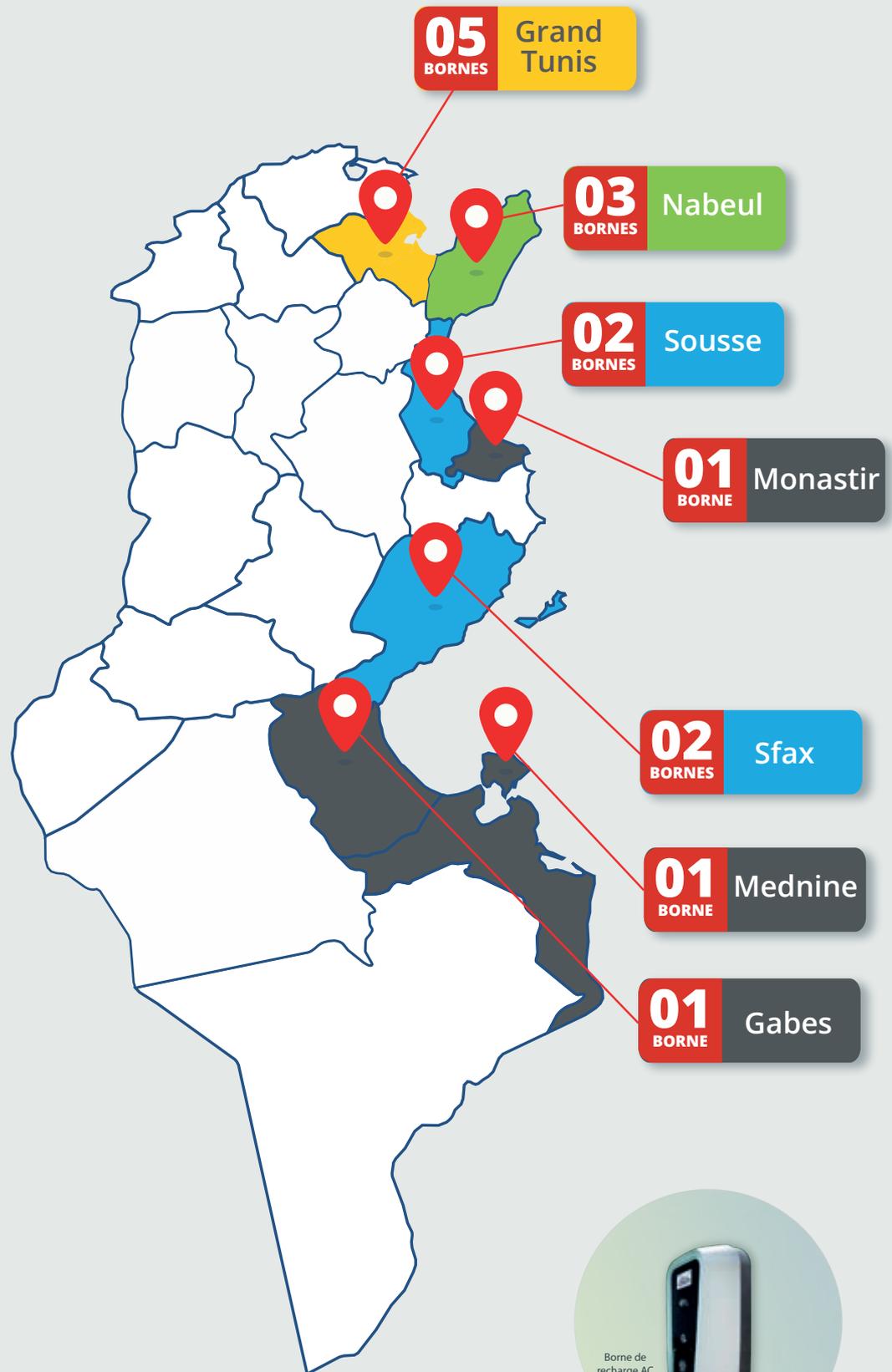
- PK 11 - AC 22 KW
- MOULINVILLE - AC 22 KW

MEDNINE

- DJERBA H. ESSOUK - AC 22 KW

GABES

- GABES VILLE - AC 22 KW



Borne de recharge AC



Pourquoi la Tunisie

peine-t-elle à accélérer l'adoption des véhicules électriques ?

Le transport en Tunisie demeure fortement tributaire des énergies fossiles, absorbant 35 % de la consommation finale d'énergie et 56 % des produits pétroliers. Pourtant, malgré ses importants leviers d'efficacité énergétique et son potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), ce domaine est souvent resté à la traîne en termes d'actions durables. De plus, sa contribution à la Contribution Déterminée au niveau National (CDN) ne reflète pas son rôle de principal émetteur de GES, laissant entrevoir un retard à combler.



L'opportunité du véhicule électrique

Dans ce contexte, le véhicule électrique se présente comme un levier majeur pour améliorer la performance énergétique et atténuer l'empreinte carbone du transport. Son intégration au réseau électrique, notamment

via les énergies renouvelables, offre une voie prometteuse pour diminuer la dépendance aux carburants fossiles et encourager l'autoproduction verte. Consciente de ces enjeux, la Tunisie a adopté plusieurs mesures fiscales, notamment dans la loi de finances 2022, afin de réduire à zéro le droit de douane sur l'importation des bus, voitures légères et véhicules de transport électriques.

Mesures fiscales : un impact limité

Cependant, les premières évaluations réalisées en 2022 révèlent que ces initiatives n'ont

pas surmonté les principaux obstacles à l'adoption du véhicule électrique. Les consommateurs se heurtent à un surcoût toujours jugé trop élevé, tandis que l'offre en modèles accessibles reste limitée. Les subventions et crédits bonifiés, bien qu'envisagés, peinent à équilibrer la différence de prix avec les véhicules thermiques. De ce fait, la dynamique nationale autour de la transition électrique risque de s'essouffler si ces aides ne sont ni suffisantes, ni judicieusement ciblées.

Des infrastructures de recharge insuffisantes

Le manque de bornes de recharge publiques et la lenteur de chargement des véhicules électriques constituent un second frein majeur. Les conducteurs potentiels redoutent en effet de ne pas pouvoir se déplacer librement, que ce soit en zone urbaine ou sur de longues

Passer à l'électrique ne se résume pas à acheter une voiture, c'est tout un écosystème à bâtir.

distances. Pour lever ces barrières, il est impératif de déployer des stations de recharge à grande puissance sur les principaux axes routiers, afin de rapprocher les temps de ravitaillement de ceux des véhicules thermiques.

Réduire la dépendance aux énergies fossiles commence par des choix stratégiques et accessibles à tous

Des démarches concertées pour l'avenir

Face à ces défis, l'Agence Nationale pour la Maîtrise de l'Énergie (ANME) s'emploie à sensibiliser les parties prenantes clés, telles que les municipalités, les gestionnaires d'infrastructures publiques et les distributeurs de carburants. Son objectif : instaurer un véritable réseau national de bornes de recharge accessibles et soutenir des politiques d'incitation à l'achat. L'enjeu est de taille : faire du transport électrique une réalité dans toutes les régions du pays et favoriser la transition énergétique de la Tunisie.

Transition vers le véhicule électrique en Tunisie : Enjeux et défis

- **Dépendance aux énergies fossiles :** Le transport représente 35 % de la consommation énergétique et 56 % des produits pétroliers du pays.
- **Objectif climatique :** Réduire les émissions de GES grâce aux véhicules électriques et aux énergies renouvelables.
- **Mesures fiscales :** Suppression des droits de douane depuis 2022, mais adoption encore limitée en raison des coûts élevés.
- **Défis majeurs :** Manque d'infrastructures de recharge et prix d'achat encore dissuasifs.
- **Solution envisagée :** déploiement d'un réseau national de bornes de recharge pour favoriser l'électromobilité.



Infrastructures de recharge en Tunisie :

Freins, opportunités et perspectives

La Tunisie, comme de nombreux pays, fait face à des défis majeurs dans sa transition vers une mobilité durable. Avec une dépendance marquée aux énergies fossiles et une infrastructure encore insuffisante pour soutenir le développement des véhicules électriques (VE), le pays doit surmonter plusieurs obstacles pour réussir cette mutation énergétique.

L'adoption du véhicule électrique est perçue comme une solution incontournable pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air, mais son déploiement se heurte à des freins économiques et structurels.

Un contexte mondial en évolution

À l'échelle internationale, les gouvernements jouent un rôle clé dans l'expansion

des infrastructures de recharge publiques. Les expériences de pays comme l'Inde, la Chine ou encore les Pays-Bas montrent que des stratégies coordonnées entre les autorités locales, les opérateurs privés et les institutions publiques sont nécessaires pour assurer un déploiement efficace. Des mesures telles que des incitations fiscales, la mise à disposition de terrains ou encore la création d'entités dédiées à la gestion des

réseaux de recharge ont contribué à la croissance rapide du marché des VE dans ces pays.

Un exemple frappant est celui de la Chine, où le nombre de bornes publiques a atteint 1,8 million en 2021, soit un triplement par rapport à 2018. Ce développement a accompagné une forte hausse des ventes de VE, qui ont dépassé les 16,5 millions d'unités. Toutefois, le ratio entre véhicules électriques et points de recharge demeure un enjeu critique pour assurer un service adéquat aux usagers.

La situation en Tunisie

En Tunisie, le réseau de bornes de recharge demeure embryonnaire, avec seulement peu de stations publiques réparties dans les différents gouvernorats, dont la majorité est concentrée dans les régions de Tunis, Nabeul et Sousse. Parmi ces stations publiques on dénombre un nombre limité de bornes de recharge rapide (DC^o). Comparé aux objectifs internationaux, cette infrastructure reste insuffisante pour répondre aux besoins croissants d'une transition vers une mobilité propre.

Le marché tunisien est également confronté à des défis en matière de cadre réglementaire et fiscal. Malgré la suppression des droits de douane pour les véhicules électriques dans la loi de finances 2022, l'adoption reste faible en raison des coûts d'acquisition élevés et d'un manque de subventions directes pour les consommateurs. Le déploiement des infrastructures est freiné par des taux d'utilisation insuffisants, ce qui limite l'intérêt des investisseurs privés.

Les freins au développement du VE en Tunisie

Les principaux obstacles identifiés pour l'adoption des VE en Tunisie incluent :

- ♦ **Freins financiers** : le coût initial des véhicules électriques est jugé prohibitif pour une grande partie des consommateurs, en l'absence de solutions de financement adaptées telles que des crédits à taux préférentiel ou des subventions.
- ♦ **Manque d'infrastructures** : le réseau de recharge est limité et sa couverture est inégale sur le territoire

Mobilité durable en Tunisie : Enjeux et Perspectives

- **État actuel** : nombre limité de bornes de recharge publiques et très peu de bornes rapides.
- **Défis majeurs** : Coût élevé des véhicules électriques, manque d'infrastructures de recharge, faible sensibilisation.
- **Solutions envisagées** : Partenariats public-privé, incitations fiscales, expansion du réseau de bornes de recharge.
- **Objectif 2030** : Réduction de la dépendance aux énergies fossiles et déploiement d'une mobilité durable accessible.
- **Chiffre clé** : 16,5 millions de VE dans le monde en 2021, un triplement depuis 2018.

national, posant un problème de mobilité en dehors des grandes villes.

- ♦ **Sensibilisation insuffisante :** les consommateurs tunisiens restent peu informés sur les avantages des VE, et les campagnes de communication sont encore trop rares pour susciter un véritable engouement.
- ♦ **Freins réglementaires :** les incitations fiscales sont encore limitées et ne couvrent pas suffisamment les besoins d'accompagnement pour le déploiement massif des VE.

Les leviers d'accélération

Pour surmonter ces obstacles, plusieurs actions peuvent être mises en place :

- 1. Développement des infrastructures :** la création d'un réseau national de bornes de recharge, à travers des partenariats public-privé, est une priorité

2. Incitations

financières : mise en place de subventions à l'achat et de mesures d'allègement fiscal ciblées pour encourager les particuliers et les entreprises à investir dans les VE.

3. Sensibilisation et

formation : des campagnes de communication efficaces sur les bénéfices environnementaux et économiques de la mobilité électrique.

4. Innovation

technologique : encouragement de l'industrie locale à développer des solutions adaptées aux besoins du marché tunisien.

une feuille de route nationale devra être mise en place, intégrant des objectifs clairs en matière d'infrastructures, de réglementation et d'incitation à l'achat. Le développement de solutions locales, telles que les bornes de recharge solaire, pourrait également constituer un atout pour répondre aux spécificités énergétiques du pays.

En conclusion, la transition vers une mobilité durable en Tunisie est un défi de taille, nécessitant une coordination accrue entre les acteurs publics et privés. Seule une approche globale et cohérente permettra d'assurer un avenir plus propre et plus durable pour les générations futures.

Perspectives d'avenir

À l'horizon 2030, la Tunisie ambitionne de réduire significativement sa dépendance aux énergies fossiles dans le secteur du transport. Pour y parvenir,





Financez *jusqu'à* **100%**

L'ACHAT DE VOTRE VÉHICULE

Véhicule de tourisme ou utilitaire léger
neuf ou d'occasion.



Une solution de financement avantageuse :
Souple, simple et sur mesure.



Réponse sous **48 heures**.



Votre accord **100% en ligne** sans aucun
déplacement grâce à **TLFNet**.



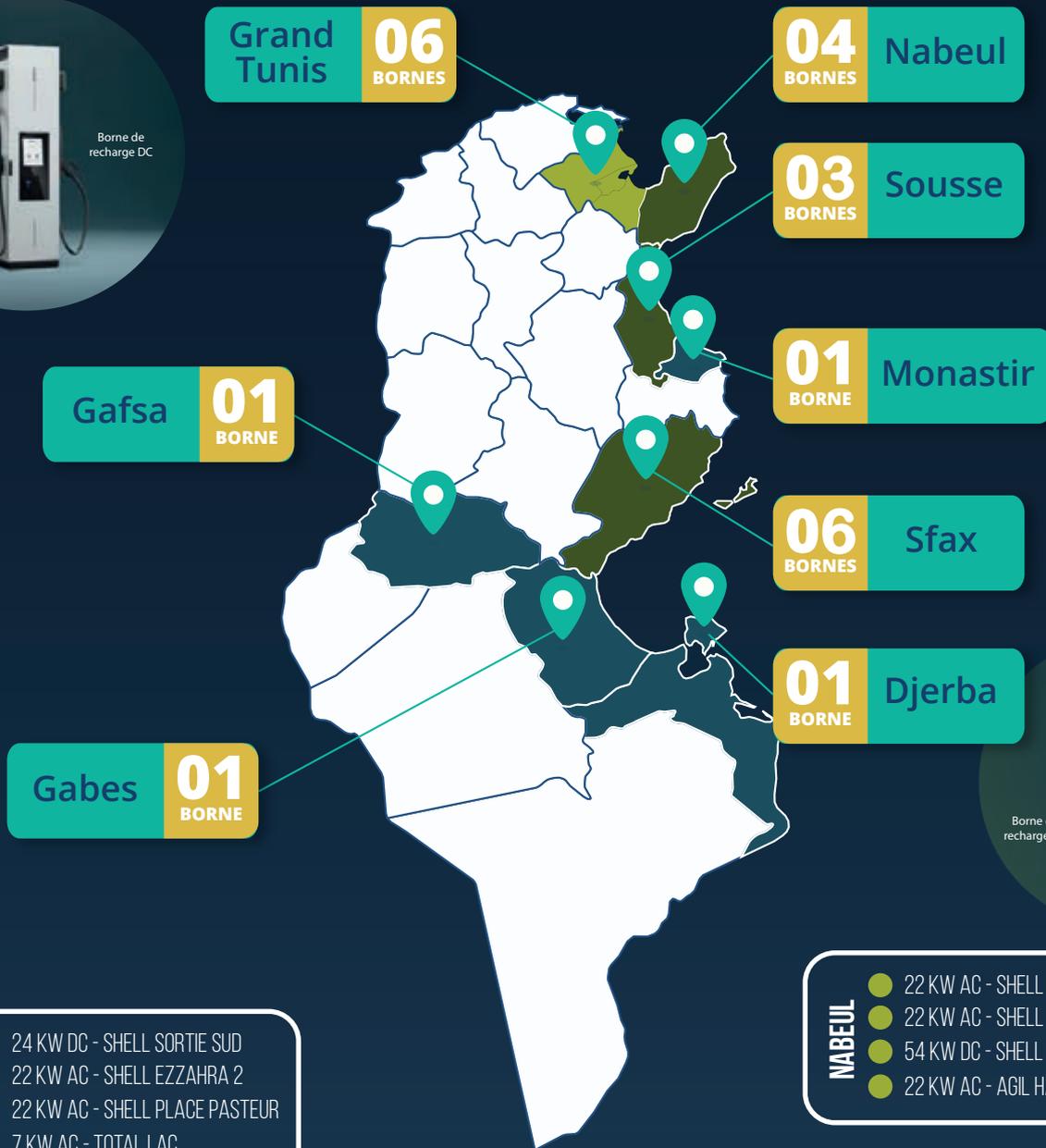
POUR TOUS RENSEIGNEMENTS

70 132 000

www.tlf.com.tn

LES BORNES DE RECHARGE INSTALLÉES PAR HELIOS BYD TUNISIE

en partenariat avec les compagnies pétrolières



- GRAND TUNIS**
- 24 KW DC - SHELL SORTIE SUD
 - 22 KW AC - SHELL EZZAHRA 2
 - 22 KW AC - SHELL PLACE PASTEUR
 - 7 KW AC - TOTAL LAC
 - 40 KW AC - AGIL ENNASR
 - 22 KW AC - AGIL LAC

- GAFSA**
- 22 KW AC - TOTAL GAFSA

- GABES**
- 22 KW AC - SHELL GABES

- MONASTIR**
- 22 KW AC - SHELL MONASTIR

- DJERBA**
- 22 KW AC - SHELL DJERBA

- NABEUL**
- 22 KW AC - SHELL NABEUL
 - 22 KW AC - SHELL KORBA
 - 54 KW DC - SHELL GROMBALIA
 - 22 KW AC - AGIL HAMMAMET

- SOUSSE**
- 24 KW DC - SHELL SIDI KHLIFA
 - 54 KW DC - SHELL SAHLOUL
 - 22 KW AC - SHELL SOUSSE
 - 22 KW AC - AGIL AKOUDA

- SFAX**
- 22 KW AC - SHELL MOULIN VILLE
 - 22 KW AC - SHELL SAKIET EZZIT
 - 22 KW AC - OLA AGAREB NORD
 - 22 KW AC - OLA AGAREB SUD



Le Présent et le Futur de la Mobilité électrique en Tunisie

BYD s'impose comme un acteur majeur de la révolution électrique avec une ambition claire : devenir le leader mondial du secteur d'ici 2030. Pour atteindre cet objectif, l'entreprise investit massivement dans l'innovation et la technologie. Parmi ses avancées les plus remarquables figure le développement d'une solution de recharge ultra-rapide, permettant de faire le plein d'énergie en seulement cinq minutes, une prouesse qui redéfinit les standards de l'industrie.

En parallèle, BYD mise sur la durabilité et la fiabilité de ses véhicules électriques en offrant une garantie exceptionnelle de huit ans ou 200 000 km sur ses batteries. Cette promesse témoigne de la confiance que la marque accorde à ses technologies. En conjuguant performance, rapidité et engagement envers ses utilisateurs, BYD se positionne comme un moteur du changement vers une mobilité plus durable et accessible à tous.

Entretien avec Hajer Chekir, Directrice commerciale de BYD Tunisie



Hajer Chekir
Directrice
Commerciale
BYD Tunisie

REDÉFINIR LA ROUTE



BYD



8 ans
Garantie Batterie
OU 200 000 km

**8 ans ou
200 000 km
Garantie Batteries
BYD**

Les véhicules électriques sont-ils moins coûteux à entretenir que les moteurs thermiques ?

Absolument. Trois éléments clés l'expliquent :

1. Moins de pièces, plus de fiabilité : un véhicule thermique contient environ 40 000 pièces, contre seulement 4 000 pour un véhicule électrique. L'électrique se passe de nombreuses composantes complexes, ce qui réduit les risques de panne.

2. Pas de vidanges : un véhicule thermique nécessite en moyenne 10 vidanges en cinq ans. L'électrique, lui, se contente de simples contrôles tous les 40 000 km (liquide de refroidissement, freins). De plus, le freinage régénératif permet de réduire l'usure des plaquettes jusqu'à trois fois.

3. Longévité des batteries : la batterie Blade de BYD, de type LFP, permet jusqu'à 5 000 cycles de recharge, soit l'équivalent de 2 millions de km. C'est une durée de vie inégalée sur le marché.

Que répondez-vous à ceux qui hésitent encore à passer à l'électrique ?

L'électrique permet d'éliminer les coûts de carburant. Une recharge coûte en moyenne 20 dinars contre 100 à 120 dinars pour un plein classique, soit jusqu'à 80 % d'économies sur l'énergie. De plus, la recharge peut se faire à domicile grâce à une borne offerte avec chaque véhicule. Avec une installation photovoltaïque, elle devient même quasiment gratuite.

Et sur l'impact environnemental ?

BYD s'engage pleinement dans la transition écologique. Notre objectif : réduire significativement l'empreinte carbone du secteur et contribuer à faire baisser la température de 1 °C. Nous agissons aussi sur le recyclage des batteries et le développement d'un écosystème énergétique global.

«BYD : Nous ne vendons pas seulement des véhicules, nous proposons une solution de mobilité à travers un écosystème énergétique.»

Le coût d'achat reste un frein pour 49 % des Tunisiens. Peut-on parler d'investissement rentable ?

Oui, car le coût de possession est bien plus faible. En Tunisie, l'électrique bénéficie de droits de douane et de consommation à 0 %, et d'une TVA réduite à 7 %. L'entretien est 75 à 80 % moins cher. En outre, nos véhicules conservent une excellente valeur de revente grâce à la longévité des batteries (seulement 5 % de perte après 100 000 km).

**2 000 000
km
Durée de vie
de la batterie Blade
LFP de BYD.**

Hajer Chekir
Directrice
Commerciale
BYD Tunisie

«Rechargez votre voiture plus vite que votre téléphone: la recharge ultra-rapide BYD redéfinit les standards.»

L'autonomie est une préoccupation pour 45 % des acheteurs. Comment BYD y répond-elle ?

Nos modèles offrent entre 400 et 530 km d'autonomie. Pour un usage quotidien de 50-60 km, une recharge hebdomadaire suffit. Avec le Tang EV, nous avons réalisé un trajet entre Tunis et le sud du pays avec une seule recharge. Et avec la recharge ultra-rapide, il est possible de récupérer 400 km d'autonomie en moins de cinq minutes.

Où en est l'infrastructure de recharge en Tunisie ?

Elle se développe rapidement. Hélios New Energy a déjà installé plusieurs bornes stratégiques. L'État prévoit 500 bornes d'ici 2025, et 5 000 à l'horizon 2030.

Aujourd'hui, 90 % des



recharges se font à domicile. Pour les trajets longs, les bornes publiques prennent le relais. Chaque véhicule BYD est livré avec une borne gratuite et un chargeur embarqué de dépannage.

Quelle est la gamme actuelle de BYD en Tunisie ?

Nous proposons 2 modèles en hybride rechargeables :

– **BYD King plus** : berline économique et idéale pour la famille ,

– **BYD song plus** : SUV , Best seller des hybrides rechargeables

Les deux modèles dépassent l'autonomie de 1000 km.

20 dinars
Coût estimé d'une recharge électrique

TECHNOLOGY GREEN FUTURE



BYD

«Passer à l'électrique, c'est jusqu'à 80% d'économies sur le coût d'énergie et un entretien minimal.»

Nous proposons une gamme 100 % électrique axée sur la performance, la sécurité (certification 5 étoiles Euro NCAP) et la technologie :

- **BYD Dolphin** : compacte urbaine,
- **BYD ATTO 3** : SUV polyvalent,
- **BYD Tang EV** : SUV familial 4 roues motrices, 530 km d'autonomie, 516 ch.

D'autres modèles viendront enrichir notre offre pour répondre à tous les besoins.

«Notre objectif: diminuer la température de 1°C et rendre la mobilité électrique accessible à tous.»

Quels sont les principaux atouts de BYD face à la concurrence ?

Notre technologie de pointe (batterie Blade, recharge ultra-rapide, système hybride DM-i), notre position de leader mondial, et notre approche écosystémique. Nous ne vendons pas seulement des véhicules, nous proposons une solution complète de mobilité durable.



Quels engagements prenez-vous pour accélérer la mobilité électrique en Tunisie ?

En tant que leader mondial des véhicules électriques et hybrides rechargeables, BYD s'est rapidement établi comme la marque numéro un en Tunisie dans ces segments en quelques mois seulement. Nous conservons cette position au cours des deux premiers mois de l'année 2025, avec une part de marché de 50%. Notre engagement pour accélérer l'adoption

des véhicules électriques en Tunisie se traduit par les actions concrètes suivantes :

1. **Une offre intégrée** : véhicule + borne + panneaux solaires.
2. **Une démarche éco-responsable** : réduction de la dépendance aux énergies fossiles.
3. **Une infrastructure en expansion** : en collaboration avec la STEG, l'ANME et les stations-service.
4. **Une technologie fiable** : batterie Blade (2 millions de km), recharge en 5 min.
5. **Une mission de sensibilisation**: éduquer et accompagner les consommateurs.



Avec 50 % de parts de marché sur les deux premiers mois de 2025, BYD s'affirme déjà comme un acteur incontournable de la mobilité électrique en Tunisie.

Ali Driss

2024

L'année du tournant vers l'hybride et l'électrique
Part des immatriculations Hybride+Electrique par rapport au total des immatriculations des Voitures Particulieres (VP)



Hybride

ENERGIE/ANNEE	2020	2021	2022	2023	2024
ESSENCE-ELEC	163	217	359	1015	2900

Electrique

ENERGIE/ANNEE	2020	2021	2022	2023	2024
ELECTRICITE	3	3	14	32	226



Un acteur engagé pour une mobilité durable en Tunisie

Dans un contexte mondial en pleine mutation, où les enjeux environnementaux et technologiques redéfinissent le paysage de la mobilité, le contexte global amorce aussi, sa transition vers une mobilité plus propre, plus innovante et plus durable. Dans cette dynamique, BNA Assurances se distingue comme un leader actif, contribuant activement à cette transformation, non seulement en tant qu'assureur, mais aussi comme moteur de réflexion et d'action pour l'avenir du secteur.

Un engagement fort à travers des forums sur l'électromobilité

Depuis 2023, BNA Assurances organise une série de séminaires consacrés à l'électromobilité, rassemblant toutes les parties prenantes y compris des experts tunisiens et internationaux, des acteurs du secteur automobile,

des institutions clés du secteur des assurances et des innovateurs technologiques. Ces événements constituent de véritables espaces de dialogue, de partage d'expériences et de prospective, favorisant une meilleure compréhension des défis et des opportunités liés à la transition énergétique et à la construction d'un futur durable et résilient.

Des solutions d'assurance en phase avec les nouvelles mobilités

Consciente de l'importance de proposer des produits adaptés aux nouveaux usages, BNA Assurances a amorcé depuis plusieurs mois un travail de refonte et d'innovation de ses offres. L'objectif est double : répondre aux besoins des utilisateurs de véhicules électriques et hybrides, et anticiper les évolutions à venir, notamment et pourquoi pas l'émergence de la voiture connectée, du covoiturage ou encore de la micro-mobilité.



Un acteur engagé pour une mobilité durable en Tunisie

Parmi les pistes déjà explorées figurent des formules sur mesure pour les véhicules électriques, incluant des couvertures dédiées aux batteries et des prises en charge de cas liées à l'autonomie.

L'adaptation de l'assurance à ces nouvelles réalités technologiques traduit une volonté forte d'accompagnement global de la transition énergétique, au-delà de la simple couverture des risques, mais aussi inculquer aux acteurs de cet écosystème les bonnes pratiques des prises en charges des sinistres.

Un acteur citoyen dans la transition énergétique

L'engagement de BNA Assurances va bien au-delà de la sphère assurantielle. Par son positionnement clair sur les questions de mobilité durable, la compagnie entend jouer pleinement son rôle d'acteur citoyen, en participant à la sensibilisation du public, à la formation des professionnels et au soutien aux initiatives vertes.

Cette démarche s'inscrit dans une logique de responsabilité sociétale que la BNA Assurances assume pleinement, en cohérence avec les objectifs de développement durable et les politiques nationales de transition énergétique.

En conclusion, à travers ses forums sur l'électromobilité, le développement de solutions d'assurance innovantes et son engagement sociétal, BNA Assurances confirme sa position de partenaire stratégique dans la construction d'un avenir plus durable pour ses assurés.

La compagnie montre qu'il est possible de conjuguer performance économique, innovation et responsabilité environnementale pour accompagner la transformation profonde du secteur de la mobilité.





Conduire autrement :

ils ont choisi l'électrique et témoignent

S.L. vient d'acquérir son premier véhicule électrique et ne cache pas sa satisfaction. "Les incitations fiscales sont intéressantes, mais soyons honnêtes, le prix des voitures électriques reste élevé. Pour autant, ce n'est pas ce qui a pesé dans ma décision. Passionné d'automobile, j'aime être à la pointe des tendances. Aujourd'hui, le nec plus ultra, c'est l'électrique. J'ai donc franchi le pas, et je ne le regrette pas une seule seconde."

Le modèle choisi par S.L. figure parmi les plus prisés du marché. Design moderne, lignes futuristes, technologie avancée... Tout dans cette voiture semble fait pour séduire un entrepreneur et ingénieur de formation, tourné vers l'avenir. "Ce qui m'a immédiatement conquis, c'est la douceur de conduite. Le silence du moteur apporte un confort incomparable, surtout en ville où l'environnement sonore est souvent assourdissant."

Une autonomie encore à perfectionner

Au-delà de ces aspects pratiques, l'un des grands avantages d'un véhicule électrique reste son faible coût d'entretien. "Moins de pièces mobiles, pas de vidanges régulières... C'est un vrai plus." Mais la performance joue aussi un rôle clé : "Dès que j'appuie sur l'accélérateur, la réactivité est immédiate. Idéal pour les dépassements sur autoroute."

Ce qui m'a immédiatement conquis, c'est la douceur de conduite. Le silence du moteur apporte un confort incomparable

Un impact écologique à relativiser ?

La question environnementale a-t-elle influencé son choix ? "Bien sûr, c'est un aspect à considérer, et j'espère que d'ici cinq ans, la part des voitures électriques aura augmenté, contribuant à réduire la pollution. Mais soyons réalistes : tant que des milliers de véhicules vétustes et mal entretenus, équipés de carburateurs, circuleront librement, l'impact restera limité. D'ailleurs, sous Ben Ali, ces voitures n'étaient pas autorisées à rouler !"

Au final, pour S.L., le choix de l'électrique dépasse la seule question environnementale ou économique - encore balbutiante en Tunisie. "Pour moi, c'est avant tout une expérience de conduite unique. Et à ce jour, la meilleure que j'aie connue."

A.B.A



LLOYD
ASSURANCES

**RÉDUCTION
JUSQU'À !
40%***

**SUR L'ASSURANCE AUTO
TOUS RISQUES**



 36 020 020

*Offre soumise à des conditions.

Pour toute souscription faite via
www.lloyd.com.tn



Politiques et mesures clés pour le déploiement des véhicules électriques

expériences internationales

La transition vers la mobilité électrique est devenue un enjeu majeur à l'échelle mondiale. Face à l'urgence climatique et aux impératifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, plusieurs pays ont adopté des stratégies ambitieuses pour accélérer l'adoption des véhicules électriques (VE). Les expériences menées dans divers pays mettent en lumière des mesures significatives qui ont contribué à dynamiser ce marché.

Objectifs et réglementations : un cadre incitatif

L'un des leviers essentiels du développement des VE repose sur des objectifs ambitieux fixés par les gouvernements. Lors de la COP26, plusieurs nations, dont le Royaume-Uni, les Pays-Bas et la Norvège, se sont engagées à atteindre 100 % de ventes de véhicules neufs zéro émission d'ici 2040, et dès 2035 pour les marchés leaders. Ces engagements

imposent aux constructeurs automobiles de s'adapter rapidement et stimulent les investissements dans les infrastructures de recharge.

En Chine, leader mondial en matière de mobilité électrique, le gouvernement a imposé des quotas stricts aux fabricants automobiles via le programme «Nouveaux Véhicules Énergétiques» (NEV). D'ici 2025, la Chine vise une part de 20 % de NEV dans les ventes de voitures particulières, renforçant ainsi son cadre réglementaire avec des normes de consommation de carburant plus strictes.



Développement des infrastructures de recharge

L'absence de bornes de recharge est un frein majeur à l'adoption des VE. Plusieurs pays ont mis en place des politiques incitatives pour accélérer le déploiement des infrastructures. En France, le gouvernement prévoit l'installation de **100 000 bornes publiques** d'ici 2025, tandis que l'Union européenne vise **1 million de points de recharge** accessibles d'ici la même période.



En Égypte, un plan ambitieux prévoit la construction de **42 000 bornes de recharge publiques**. Le Portugal, quant à lui, a mis en place un organisme public, MOBILE, chargé d'assurer l'interopérabilité du réseau de recharge à l'échelle nationale.

Incitations financières et subventions

Pour encourager l'achat de VE, plusieurs pays ont instauré des aides financières. En Norvège, les voitures électriques bénéficient d'une exonération totale des taxes à l'achat, ce qui a permis d'atteindre une part de marché record de plus de **80%** en 2022.

L'Inde adopte une approche similaire en proposant des subventions directes et des crédits d'impôt, tandis que la Chine offre des primes pour l'achat de VE et des réductions fiscales sur les infrastructures de recharge. De plus, certains pays comme le Rwanda exonèrent de taxes à l'importation les équipements liés à la mobilité électrique pour stimuler leur déploiement.

Normes d'émissions et obligations légales

La réglementation sur les émissions de CO₂ est un levier majeur pour accélérer la transition. L'Union européenne impose des plafonds d'émissions de **95 g CO₂/km** pour les nouvelles voitures, avec des objectifs

Déploiement des véhicules électriques : expériences internationales

- **Objectifs globaux :** COP26 – 100 % de ventes de véhicules électriques (VE) neufs d'ici 2040.
- **Chine :** 20 % de part de VE dans les ventes d'ici 2025.
- **France :** 100 000 bornes publiques d'ici 2025.
- **Norvège :** Plus de 80 % des ventes de voitures sont électriques grâce aux exonérations fiscales.
- **Défis :** Coût des véhicules, couverture inégale des infrastructures, dépendance aux subventions.
- **Clé du succès :** Politiques volontaristes, incitations financières et infrastructures adaptées.

de réduction de **55 %** d'ici 2030 et **100 %** d'ici 2035. Cette réglementation oblige les constructeurs à diversifier leurs gammes et à accélérer l'innovation technologique.

Au Kenya, le gouvernement a fixé des objectifs d'économie de carburant de **6,5 l/100 km** et des émissions moyennes de **160 g/km de CO₂** d'ici 2025, encourageant ainsi les consommateurs et les entreprises à opter pour des solutions plus propres.

Programmes d'incitation au niveau local

Certaines initiatives locales ont également joué un rôle

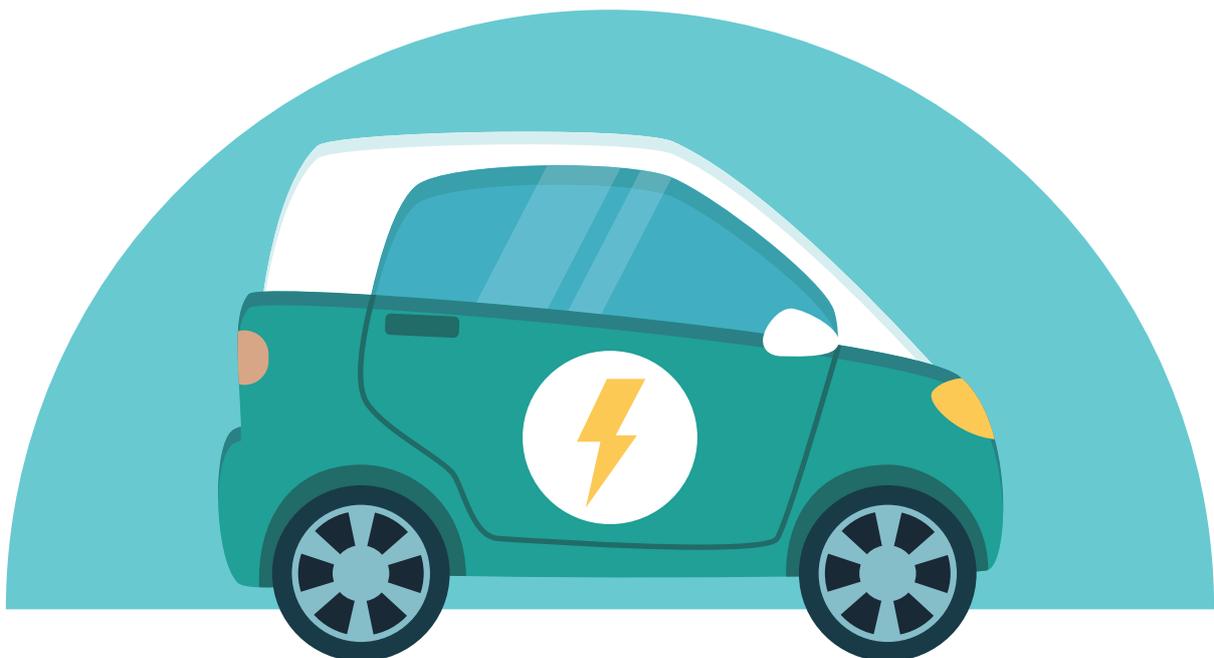
crucial. Par exemple, en Suède, la ville de Stockholm a attribué gratuitement des terrains aux entreprises de recharge pour créer des «rues de recharge». Aux États-Unis, la Californie impose aux fournisseurs d'électricité d'assurer une couverture suffisante pour les VE sur les principales autoroutes.

Défis et perspectives

Malgré ces avancées, des défis subsistent, notamment en matière de coût des véhicules, de dépendance aux subventions et de couverture territoriale inégale des infrastructures de recharge. Les pays qui

ont réussi leur transition vers l'électromobilité ont su combiner des politiques volontaristes, des incitations financières attractives et un fort engagement du secteur privé.

En conclusion, l'expérience internationale montre que la réussite du déploiement des VE repose sur une approche globale combinant des objectifs ambitieux, des infrastructures adaptées et des incitations économiques. La Tunisie, à l'aube de sa transition énergétique, pourrait tirer parti de ces expériences pour élaborer une stratégie efficace et pérenne.



**RADIO
DIASPORA
TUNISIA**



**THE VOICES OF
THE DIASPORA**





Mehdi Mahjoub - DG Hyundai Tunisie :

Le client a toujours été au cœur de notre stratégie

Pour une entreprise, faire de la fidélisation du client son cœur de stratégie relève d'un marketing pertinent. Et innovant. Avec un bel effet en retour.

Pour la quatrième année consécutive votre société est élue service client de l'année, beau palmarès ?

Ce résultat est sans doute valorisant pour l'enseigne et grisant pour le management et les RH. Quatre fois à la tête du podium c'est une belle consécration ! Le secret je peux vous le révéler : pour Hyundai Tunisie, le client est au centre de notre stratégie. Notre relation commence par l'achat d'un véhicule. Et, elle se perpétue grâce à notre SAV de qualité irréprochable. Et c'est ainsi que nous fidélisons notre clientèle. Et croyez-moi, la magie opère.



Mehdi Mahjoub
DG Hyundai Tunisie

Axis Mili

Un bonheur n'arrive jamais seul et voilà que pour la troisième année consécutive vous avez été primé au sein du groupe à l'échelle régionale. C'est du panache !

En l'occurrence, il y a eu de l'effort et de l'innovation. La première fois en 2022 le constructeur a récompensé notre société du **Best marketing** gratifiant nos campagnes promotionnelles de même que notre présence médiatique.

L'année suivante soit en 2023 nous avons remporté le prix **Best PR**. Cette année-là nous avons scénarisé un mini spectacle avec un robot comme pièce centrale pour accompagner notre campagne promotionnelle. Le projet séduit par son originalité. Il est nominé en compétition avec quatre autres projets, soit un par continent, dans un concours mondial de l'enseigne Hyundai. Nous sommes nominés et dit-on favorablement positionnés. Le résultat sera connu au courant de l'année 2025.

Enfin en 2024 nous avons été primé pour la meilleure progression des ventes sur notre marché national.



Dans quelle mesure, pareils événements rejouent-ils favorablement sur l'image du site tunisien ?

Sachez que le constructeur grâce à la relation privilégiée avec notre société a choisi le site tunisien pour le lancement du modèle «Venue». Auparavant, pareille manifestation se tenait dans un pays du Golfe. L'événement a été couvert par une centaine de journalistes internationaux et spécialisés. L'opération était si bien réussie que l'on nous a demandé à quand le prochain événement en Tunisie ? C'est un gain de standing et de notoriété pour le pays.

Votre business est essentiellement constitué par les importations de véhicules. Les quotas de cette année sont-ils à la hauteur des attentes du marché ?

Le programme général d'importation (PGI) de cette année a été réduit de 20 % par rapport à celui de l'année 2022. Le quota global est tombé de 55.000 unités à 45.000. Naturellement, la répartition de ce programme entre concessionnaires se fait selon des règles bien arrêtées.

Les importations se font à concurrence de 25% par trimestre. Ceux, parmi les concessionnaires, qui réalisent leur quota et performant en termes d'immatriculations sont naturellement mieux servis l'année d'après.

Importer sans vendre pénalise le concessionnaire.

Le PGI ne représente que 2 % du total des importations du pays. Et, j'ajouterais que la filière tunisienne de l'industrie des composants automobiles exporte pour le quadruple du montant du PGI.

Hyundai SUV, La puissance au service de l'élégance.



*Étude IPSOS - Qualimétrie
Septembre à Novembre 2023
Plus d'infos sur escda.tn

www.hyundai.com.tn



Avec un PGI en baisse, comment alors expliquer la progression rapide des immatriculations ?

Cela tient du fait que les immatriculations concernent en plus des voitures, également les camions, les bus et les véhicules importés dans le cadre du marché parallèle. Ce dernier progresse vite. Il représentait 23 % du marché en 2023, à la fin du mois de septembre 2024 il a grimpé à 29 %.

Comment expliquer la hausse des prix des voitures neuves ?

Je comprends que l'on soit frustré en voyant une petite voiture proposée à 10.000 € en France, facturée 60.000 dinars en Tunisie. A la conversion déjà le montant a plus que triplé.

Ajoutez-y 20 % de droits de consommation, palier courant, ainsi que 19% de TVA majorez le tout de 10 % de marge pour le concessionnaire et vous voilà à 60 000 dinars. Simple, non ?

Le marché parallèle est moins fiscalisé. Ses prix se trouvent un palier en dessous car il importe des voitures d'occasion allant jusqu'à 5 ans d'âge. Par conséquent, tout en étant plus attractif pour le



consommateur, il entretient l'idée de la cherté des prix des véhicules neufs.

Quelle est votre réponse aux critiques affirmant que le marché des concessionnaires automobiles est fermé et manque d'ouverture à la concurrence ?

Je conteste ce point de vue. En 2011 il existait 15 concessionnaires pour 20 marques distribuées. Depuis, on a œuvré avec le Ministère du commerce à ouvrir d'avantage le marché. À l'heure actuelle il existe 50 marques distribuées et 35 concessionnaires

La vétusté du parc automobile tunisien, dont l'âge moyen atteint 15 ans, constitue un véritable problème

en activité. S'il y avait une quelconque velléité de garder le gâteau entre nous, il n'y aurait pas eu cette ouverture du marché.

Les concessionnaires qui importaient exclusivement des pick-up et des 4x4 ont été autorisés à importer des voitures de tourisme. J'ajouterai que le contrat

de distribution est obligatoirement non exclusif. Regardez bien Iveco, il a trois représentants. Et Mitsubishi est distribué par deux concessionnaires. Opel et Volvo ont changé de mains.

Hyundai et Kia, deux marques qui relèvent du même groupe industriel coréen sont représentés séparément. En général, les constructeurs n'aiment pas multiplier les concessionnaires de crainte de difficultés d'ordre pratique. En cas de pluralité,

lequel des concessionnaires aurait la responsabilité du développement du réseau, du marketing et de l'image, de la formation et j'en passe.

Par ailleurs, la situation d'un distributeur multimarques n'est pas de tout repos. L'on ne sait quelle enseigne il va privilégier. C'est bien gênant, il faut le reconnaître.

Comment expliquer la vétusté du parc auto en Tunisie ?

La vétusté du parc automobile tunisien, dont l'âge moyen atteint 15 ans, constitue un véritable problème. Cette situation entraîne



une surconsommation de carburant, pénalisante pour l'économie nationale. Elle impose également d'importer des stocks importants de pièces détachées pour l'entretien de ces véhicules. À cela s'ajoute un enjeu majeur de sécurité routière : un parc

vieillissant est source de risques accrus sur les routes.

Pour comparaison, en Corée, un système incitatif encourage le remplacement des voitures tous les trois ans. Les véhicules d'occasion y sont souvent exportés par des opérateurs spécialisés, offrant ainsi une seconde vie à ces automobiles.

En Tunisie, toutefois, les concessionnaires sont limités à l'importation de véhicules neufs, ce qui empêche toute dynamique similaire. Maintenir un parc en bon état reste pourtant dans l'intérêt de tous, tant pour l'économie que pour la sécurité.

Quels sont les défis et les perspectives pour le développement du marché des véhicules électriques en Tunisie ?

Même avec des quotas limités, les pouvoirs publics orientent le marché automobile grâce à des incitations fiscales. Actuellement, les véhicules hybrides bénéficient d'une réduction de 50 % sur les droits de douane, et les voitures électriques profitent également d'une exonération de droits. Toutefois, ces dernières peinent à séduire certains clients en raison des difficultés liées à la recharge. Pour remédier à cela, l'ANME

Le besoin de mobilité devient un impératif incontournable dans un contexte où le transport en commun manque de répondant

et la STEG se sont accordés sur un tarif conseillé pour le kWh. Cette entente, rendue possible en définissant l'activité comme un service de recharge et non une vente d'électricité (qui reste sous monopole STEG), ouvre la voie à un développement du réseau. Les pétroliers, désormais engagés comme énergéticiens, commencent à se positionner : Total propose déjà un service gratuit, et AGIL, qui possède le plus grand réseau de stations-service, devrait suivre.

Malgré cette dynamique, une difficulté persiste : la recharge électrique prend un temps considérablement plus long qu'un passage à la pompe à essence, où quelques minutes suffisent. En Chine, un système innovant de remplacement instantané des batteries a été mis en place. Une solution intéressante qui mérite réflexion pour surmonter cette contrainte.



Best Marketing
Pour la qualité des campagnes promotionnelles de HYUNDAI Tunisie

Parviendra-t-on un jour à installer une industrie de la construction automobile en Tunisie ?

Le marché automobile tunisien, relativement restreint, rend cette proposition difficilement envisageable. Un projet de montage nécessiterait un investissement d'environ 300 millions de dollars pour une capacité de production de 100.000 unités par an. Toutefois, la viabilité de ce type de projet dépendrait fortement de l'ajustement des cadences de production afin d'en assurer la rentabilité.

Lors d'une visite en Corée, j'ai pu observer une usine capable de produire une voiture toutes les 57 secondes, soit moins d'une minute par véhicule. Même si nous parvenions à relever tous les défis liés à la rentabilité et à la viabilité, il resterait l'obligation d'exporter les excédents. Or, ce scénario se heurte à une contrainte majeure : les limites logistiques de notre infrastructure portuaire, qui constitue un véritable goulot d'étranglement à ce jour.

La situation tourne au casse-tête car le besoin de voiture personnelle devient une nécessité !

Et je rajouterai que le besoin de voiture devient impérieux. Avec l'extension urbaine, on connaît l'allongement du délai du trajet domicile-travail. Le besoin de mobilité devient un impératif incontournable dans un contexte où le transport en commun est à améliorer.

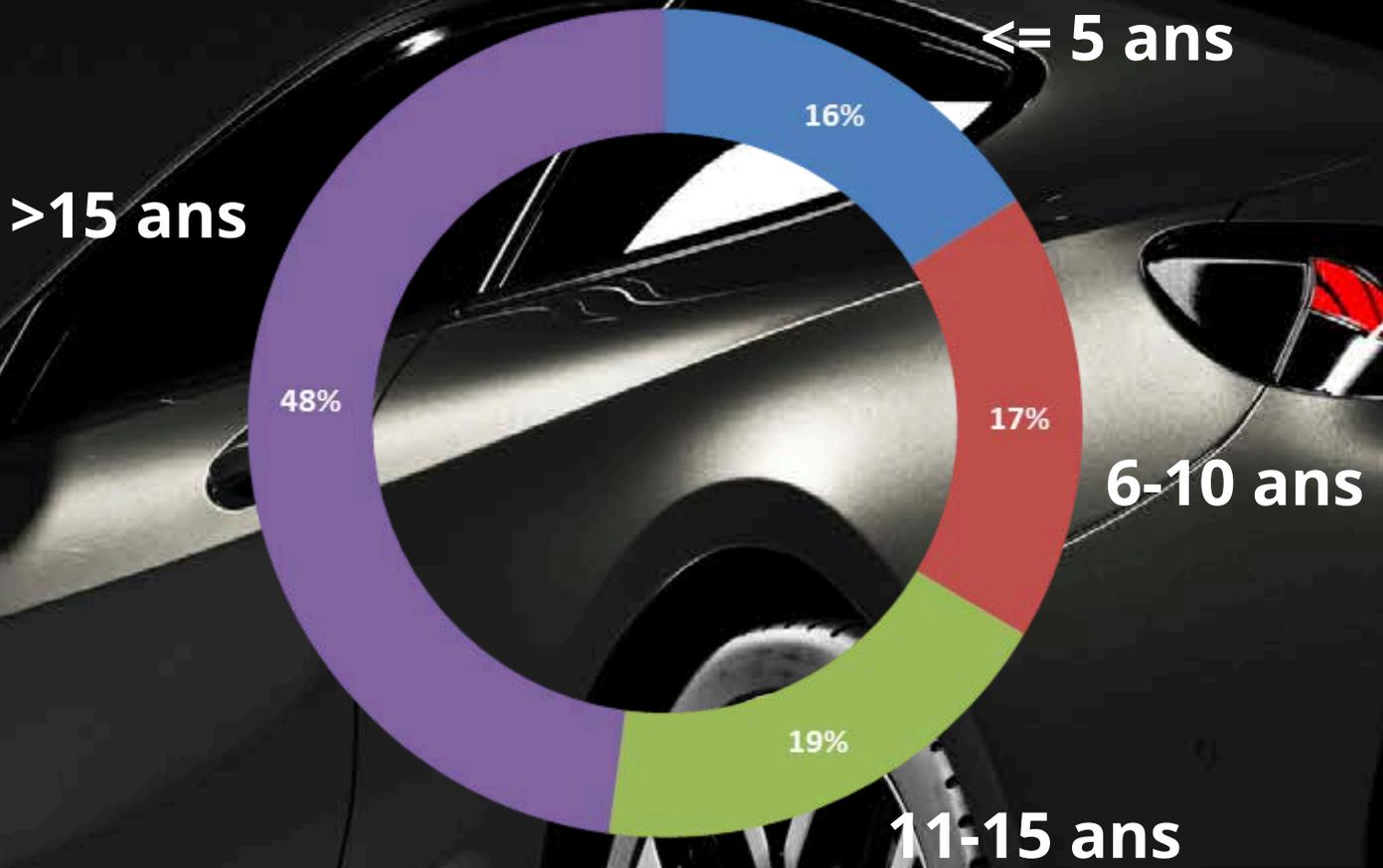
Entretien conduit par Ali DRISS



PARC AUTOMOBILE

(31-12-2024)

Par AGE



Shell
FuelSave



Carburant
نظيف، فرد سوم

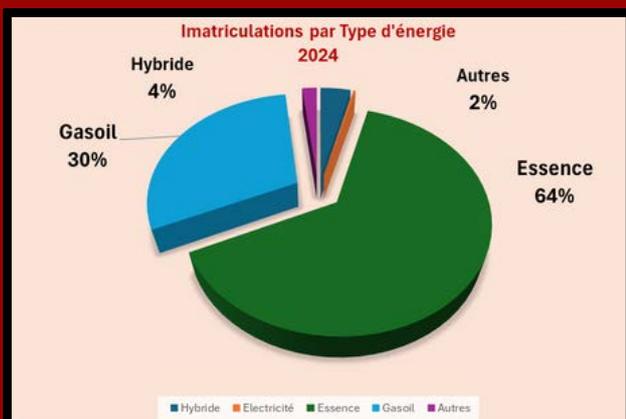
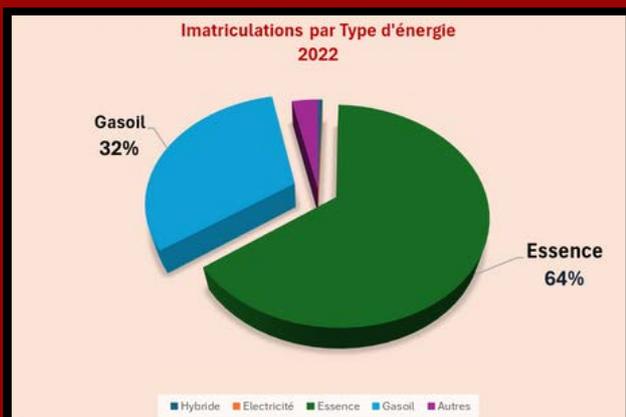
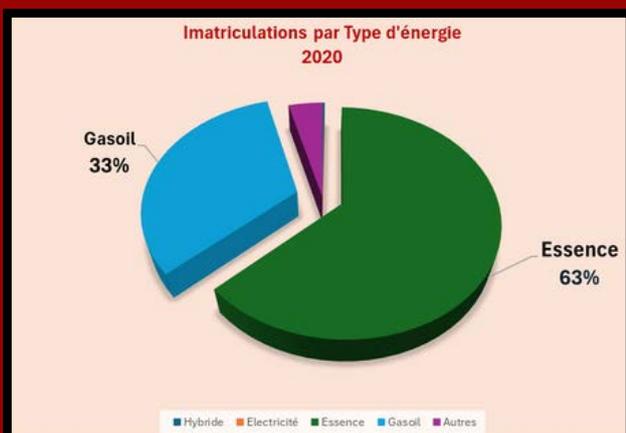
ويدوودوودوودووم



Evolution des immatriculations

Par Energie (2020 - 2024)

ENERGIE/ANNEE	2020	2021	2022	2023	2024
Hybride	163	217	359	1 019	2 905
Electricité	3	3	14	32	226
Essence	35 911	48 412	40 993	41 455	47 865
Gasoil	18 609	19 459	20 098	19 830	22 467
Autres	2 349	2 376	2 104	1 903	1 416
TOTAL	57 035	70 467	63 568	64 239	74 879





Nombreux sont les encouragements pour la mobilité électrique dans notre pays assure Fathi Sahlaoui, Directeur général des Industries manufacturières. Il cite l'installation des bornes de recharges ainsi que l'appui au montage des batteries à lithium destinées aux voitures électriques.

Investir dans la mobilité électrique en Tunisie

une opportunité pour l'industrie ?



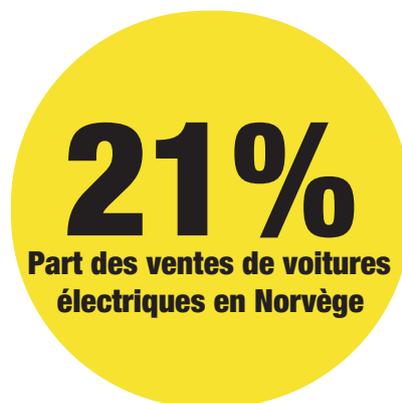
Fathi Sahlaoui
DG des Industries manufacturières

L'ANME a déjà ouvert le bal en se portant acquéreur de voitures électriques. Les conditions pour l'attraction des investisseurs dans l'industrie de la mobilité électrique consistent en l'existence de structures pour la fabrication des batteries et aussi l'installation de bornes de recharges dans les stations-service. Pour la première condition, nous n'avons pas encore de visibilité mais pour les bornes, le processus est lancé. Nous espérons qu'avec les décisions prises pour encourager la mobilité électrique, nous arriverons à intéresser des constructeurs et développer les unités de montage dans notre pays».

L'industrie des composants automobiles s'intègre de plus en plus dans les nouvelles tendances de la mobilité électrique et des voitures hybrides. « Aujourd'hui, la transition vers la fabrication des composants destinés aux voitures électriques est bien réelle, reste que nous sommes encore loin de réaliser la transition que nous ambitionnons. Beaucoup d'efforts restent à faire pour généraliser la mise en place de bornes de recharge dans les kiosques. L'opération a d'ores et déjà été lancée dans le cadre d'un partenariat STEG-AGIL, il faut la généraliser. Le développement réel de la mobilité électrique reste toutefois tributaire de l'adoption de ce mode de transport par les services publics ».

Le développement réel de la mobilité électrique reste toutefois tributaire de l'adoption de ce mode de transport par les services publics

Pour Fathi Sahlaoui, plus que le développement d'une industrie dédiée à la mobilité électrique, il faut surtout en créer le besoin. L'usage quotidien de ce mode transport est un levier pour l'industrie. Le ministère du Transport peut-être le chef de file s'agissant de l'encouragement de la mobilité électrique.



Le développement de la mobilité doit être une politique d'État et se traduire par des actions concrètes. Ainsi, au lieu d'acquérir des bus usagés avec ce que cela implique comme frais de maintenance et prix des pièces de rechange, autant acquérir des bus électriques quitte à en réduire le nombre pour une mobilité durable et non polluante.

« Les transports publics doivent être les premiers à franchir le pas, le reste suivra. Il faut

Si nous amorçons le virage de la mobilité durable, nous œuvrerons à l'allègement de ce fardeau sur l'Etat

encourager l'importation des véhicules électriques ou les construire localement, cela ne se fera pas demain, mettre en place les stratégies adéquates est impératif. Aujourd'hui, l'importation du carburant a épuisé les finances publiques. Si nous amorçons le virage de la mobilité durable, nous œuvrerons à l'allègement de ce fardeau sur l'Etat. Qui ne sait pas que le plus gros du déficit de la balance commerciale vient de l'importation des hydrocarbures ? »

Dans beaucoup de pays, les principales mesures de soutien à la mobilité électrique sont basées sur les primes et les subventions afin de réduire l'écart de coût entre les VE et leur équivalent thermique. Ceci sans oublier le financement des infrastructures des bornes de recharge et le développement des systèmes d'électro-automobilité publique et partagée.

Dans beaucoup de pays, les principales mesures de soutien à la mobilité électrique sont basées sur les primes et les subventions afin de réduire l'écart de coût entre les VE et leur équivalent thermique

Certains pays vont jusqu'à la gratuité des péages urbains et des parkings, ou l'accès aux voies réservées aux bus. En Norvège, les politiques publiques ambitieuses ont rendu les VE plus abordables et ont facilité leur stationnement, ce qui a conduit à ce qu'ils représentent 21% des ventes totales. À l'inverse, une réduction trop rapide des subventions avant que le coût d'utilisation des VE ne soit inférieur à celui des véhicules thermiques peut freiner la croissance des ventes,

comme cela a été observé au Danemark.

Pour réussir la transition, il faut oser la transformation de la mobilité thermique en mobilité électrique, ou commencer par l'hybride et il revient au transport public d'être le chef de file et de donner l'exemple. « Pour un pays comme la Tunisie, cela se traduira par la réduction de l'usage du carburant importé à des prix exorbitants ».

Les politiques de l'Etat doivent être harmonieuses. A cet effet, il faut également que la production de l'énergie renouvelable dédiée à la mobilité électrique ne nuise pas au réseau électrique. Les experts estiment, à ce propos, « que la capacité de stockage de l'énergie des batteries des VE** pourrait être une solution clé pour stabiliser le réseau électrique. En effet, les batteries, qui représentent l'élément central des véhicules électriques, sont au cœur du concept de « vehicule-to-grid" ("véhicule-réseau"), ou V2G. ».

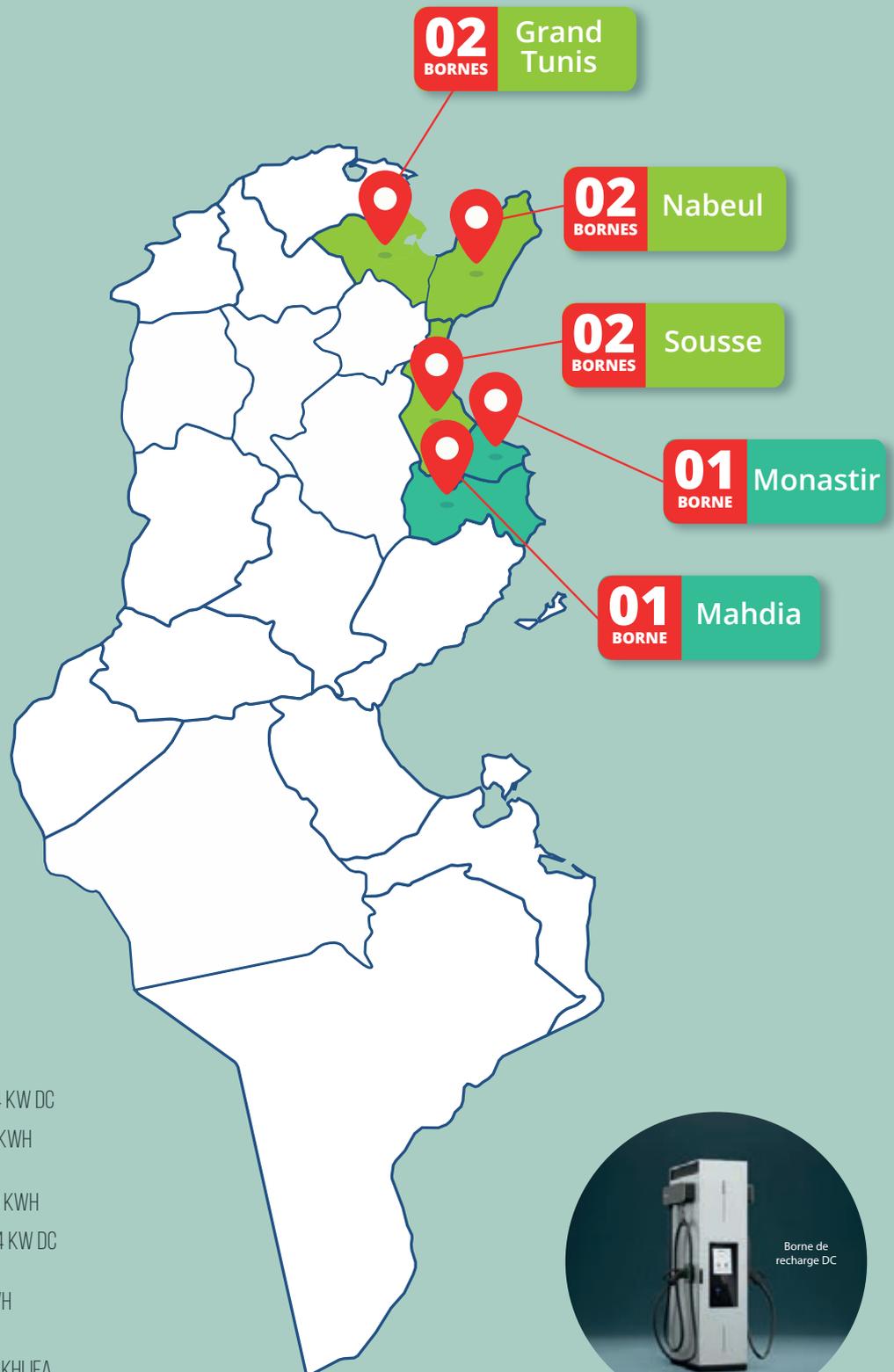
Dans l'attente, la cherté des véhicules électriques sont les principaux obstacles à

leur généralisation. Pour qu'elles soient accessibles aux familles moyennes en Tunisie, l'allègement des taxes douanières est important. Seules des mesures et règlements gouvernementaux favorables au marché peuvent en réduire le coût. Pour information, les études internationales estiment que pour atteindre la carboneutralité en 2050, la part des ventes totales de VE doit atteindre environ 60% en 2030.

Pour réussir la transition, il faut oser la transformation de la mobilité thermique en mobilité électrique, ou commencer par l'hybride et il revient au transport public d'être le chef de file et de donner l'exemple

Amel Belhadj Ali

LE RÉSEAU DE BORNES DE RECHARGE RAPIDE (DC)



GRAND TUNIS

- SHELL SORTIE SUD - 24 KW DC
- EL ANDALOUS - DC 60 KWH

NABEUL

- GROMBALIA A1 - DC 50 KWH
- SHELL GROMBALIA - 54 KW DC

MONASTIR

- BORJINE A1 - DC 50 KWH

SOUSSE

- 24 KW DC - SHELL SIDI KHLIFA
- 54 KW DC - SHELL SAHLOUL

MAHDIA

- EL JEM A1 - DC 50 KWH



Industrie automobile en Tunisie : Quelles innovations pour un avenir durable ?

La 3^e édition de l' "Industry Innovation Day", organisée par la Chambre Tuniso-Allemande de l'Industrie et du Commerce (AHK Tunisie) en partenariat avec la "Tunisian Automotive Association" (TAA) et soutenu par la coopération allemande "GIZ", a mis en lumière les dernières tendances technologiques et les leviers d'innovation qui transforment le secteur automobile.

À travers une série de conférences, un espace d'exposition et des panels, cette édition a permis d'effectuer un état des lieux du secteur automobile tunisien. Les participants ont eu l'occasion d'échanger sur les expériences et les meilleures pratiques avec des experts internationaux et nationaux, afin de renforcer la

compétitivité de la Tunisie sur la scène mondiale.

Parmi les chiffres clés du secteur automobile tunisien qui ont été relevés :

- 250 entreprises opérant dans le secteur de l'industrie automobile
- +95 000 emplois
- 2,3 milliards d'euros d'investissements en 2023
- 52 % des exportations industrielles
- 3,4 % du PIB

L'Industry Innovation Day a également été un moment clé pour explorer les enjeux liés à la transition vers l'industrie 4.0 et l'électrification des véhicules.

Les discussions ont aussi porté sur la nécessité de réduire l'empreinte carbone des produits en innovant dans les processus de production tel que suggère l'étude présentée lors de l'IID sur "Les meilleures pratiques en termes de digitalisation, de tendances

technologiques et de R&D dans l'industrie automobile".

La Tunisie est bien positionnée pour devenir un hub africain dans le domaine de la conception et de l'ingénierie automobile, répondant aux exigences d'un marché en pleine transformation. En capitalisant sur ses compétences en ingénierie et en recherche et développement (R&D), la Tunisie peut non seulement répondre aux défis actuels mais également contribuer à un avenir durable pour l'industrie automobile.

L'événement a été salué comme un rendez-vous incontournable pour les acteurs du secteur, soulignant l'importance d'une collaboration étroite entre les industriels, les fournisseurs, les autorités publiques et les centres de recherche pour co-construire un avenir durable et compétitif pour l'industrie automobile tunisienne.



JIMMY

5-door



Société CAR PRO

Siège Kram : 26, Rue Al Khawarizmi, 2015 ZI. Kram (LAC III).

Suzuki Mégrine (SAV) : Zone Industrielle Z4 (Saint-Gobain)

Agence Tunis : 09, Rue Hammouda Bacha, 1001 Tunis.

Agence Nabeul : Avenue Grand Maghreb, 8000 Nabeul.

Agence Sousse : Route de Tunis, Akouda Sousse.

Agence Sfax : Avenue Hédi Khfacha, Bab Bhar 3000 Sfax.

Agence Gabès : Route Nationale N°1, Bouchemma 6031 Gabes.

Agence Djerba : Route Ajim KM1, Houmt Souk, Djerba.

Tél : 70 603 500

Tél : 70 603 236

Tél : 70 603 500

Tél : 29 732 701

Tél : 99 604 506

Tél : 26 446 600

Tél : 29 421 274

Tél : 55 212 328

 www.suzuki.tn



Suzuki Tunisie



Dans l'industrie des composants automobiles, la Tunisie produit pour le compte des constructeurs engagés dans une quête perpétuelle d'innovation afin de maintenir leur compétitivité face à des acteurs plus agiles et réactifs.

L'innovation au cœur

de l'industrie automobile en Tunisie

L'industrie automobile évolue rapidement et intègre progressivement des technologies avancées. L'automatisation s'étend aux véhicules, avec l'adoption de dispositifs comme le radar, le sonar, le lidar et l'odométrie. Ces innovations permettent aux véhicules autonomes d'analyser leur environnement et de prendre des décisions basées sur des données en temps réel.

Un écosystème entrepreneurial en quête de structuration

Aujourd'hui, l'innovation est au cœur des stratégies d'expansion des entreprises. Ces dernières sont conscientes que pour rester compétitives, elles doivent non seulement investir en R&D mais aussi s'appuyer sur l'ensemble de l'écosystème. L'innovation ne se limite pas aux laboratoires internes ; elle se nourrit également des avancées issues des universités et des startups.

Le pacte de compétitivité : un partenariat public-privé ambitieux pour transformer l'industrie automobile tunisienne

Toutefois, la Tunisie manque encore d'un écosystème interconnecté et intelligent. Les startups, par exemple, ne sont pas toujours en mesure de comprendre les besoins précis des entreprises, leurs problématiques et leurs «use cases» pour développer des solutions adaptées. Il devient donc impératif de renforcer les synergies entre les entreprises, les universités, les jeunes entrepreneurs et les chercheurs.

Vers un processus d'innovation collaboratif

Pour les prochaines années, l'objectif des acteurs du secteur est clair : systématiser le processus d'innovation et encourager l'ouverture vers l'écosystème des startups et des universités. L'idéal serait la création d'un cluster

industriel où plusieurs entreprises collaboreraient pour développer des solutions communes, partageant à la fois les opportunités et les bénéfices.

La TAA, moteur du développement du secteur

La Tunisian Automotive Association (TAA) joue un rôle central dans le développement de l'industrie automobile tunisienne. Elle se penche sur des problématiques stratégiques telles que :

- La recherche et les avancées technologiques dans le secteur automobile international
- Le rapprochement entre les différents acteurs du secteur
- L'amélioration des normes et des certifications requises par les constructeurs

Le respect des normes internationales constitue un enjeu majeur pour la Tunisie. En partenariat avec la VDA (Association des constructeurs automobiles allemands), la TAA travaille sur la certification des entreprises locales afin de leur permettre d'intégrer les chaînes d'approvisionnement

de constructeurs de renom tels que Volkswagen et Mercedes.

Le pacte de compétitivité : un engagement public-privé

L'un des grands succès du secteur en Tunisie reste la mise en place du pacte de compétitivité, un partenariat public-privé initié avec le ministère de l'Industrie et signé sous l'ancienne cheffe de gouvernement, Najla Bouden.

Ce pacte repose sur cinq piliers et 31 mesures, réparties comme suit :

- 21 mesures engageant le secteur public, visant l'amélioration des infrastructures, la simplification réglementaire, la réduction des lourdeurs bureaucratiques et une meilleure connexion avec les universités et centres de formation.
- 9 mesures pour le secteur privé, qui s'engage à créer 50 000 emplois d'ici 2027 et à porter le taux d'encadrement à 19 %.

L'un des axes majeurs de cette initiative est également d'améliorer l'image et la

visibilité du site Tunisie à l'international, afin d'attirer davantage d'investisseurs étrangers.

Le défi d'attirer un constructeur de renom

À moyen terme, l'un des objectifs du secteur est d'attirer un constructeur automobile d'envergure pour établir une unité de production en Tunisie. Toutefois, pour qu'un tel projet soit viable, il est impératif que ce constructeur puisse vendre ses véhicules sur le marché local et les exporter à moindre coût vers l'Afrique.

Or, la logistique reste un frein majeur : infrastructures insuffisantes, coûts de transport élevés et performance des ports

L'innovation collaborative est essentielle pour permettre à l'industrie automobile tunisienne de prospérer dans un environnement en constante évolution

La durabilité et l'écoresponsabilité sont des enjeux majeurs pour l'avenir de l'industrie automobile tunisienne

perfectible. Face à ces défis, les investissements se concentrent davantage sur le développement du secteur des composants automobiles.

Une stratégie plus ambitieuse consisterait à attirer des fournisseurs de rang 1 (Tier 1 suppliers) parmi les top ten mondiaux tels que Bosch ou Continental Automotive. Leur implantation en Tunisie représenterait un véritable tournant pour le secteur.

Vers une production plus durable et écoresponsable

L'industrie automobile est confrontée à un enjeu majeur : rendre la production plus durable et réduire son empreinte écologique. Pour répondre à cette exigence, certaines entreprises adoptent des pratiques écoresponsables, telles que :

- L'utilisation de matériaux recyclés
- Le recours aux énergies renouvelables
- L'optimisation des procédés de fabrication pour limiter les déchets

Toutefois, il reste encore beaucoup à faire pour aligner les méthodes de production sur une culture industrielle qui intègre pleinement les principes du respect de l'environnement et de la durabilité.

Un avenir à construire

L'industrie automobile tunisienne est à un tournant décisif. L'innovation, la collaboration entre acteurs économiques et le développement d'un écosystème interconnecté seront les clés de son essor futur.

Avec des initiatives comme le pacte de compétitivité et le renforcement des normes industrielles, la Tunisie se donne les moyens de s'imposer comme un hub automobile stratégique en Afrique et en Méditerranée. Toutefois, pour concrétiser ces ambitions, il reste essentiel d'attirer de grands investisseurs et de lever les obstacles logistiques freinant l'essor du secteur.

Amel Belhadj Ali

Kiosque Numérique

HORS-SÉRIES



LEMAG

WEBMAG



REVUES, ÉTUDES
ET DOCUMENTS



الغرفة القومية لوكلاء وصانعي السيارات
CHAMBRE SYNDICALE NATIONALE DES CONCESSIONNAIRES
ET DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES

Voitures électriques, hybrides, hydrogène :

Quel avenir pour le secteur en Tunisie ?

Rejoindre la chaîne de valeur internationale de l'industrie automobile, via la passerelle de l'innovation et de l'avancée technologique.

Le secteur est important. Sera-t-il le driver de l'industrie dans son ensemble ?

En toute bonne foi je pense qu'il l'est déjà. De nombreux experts internationaux partagent mon point de vue. C'est un carrefour qui réunit plusieurs filières dont la pièce mécanique, les faisceaux électriques, la plasturgie.

Et, dans le sillage de la mobilité électrique, les batteries. Il est aussi en lien avec les IT étant donné que l'on intègre de plus en plus de logiciels dans nos voitures qui sont devenues connectées.



Ibrahim Debache
Président de la
chambre nationale
des constructeurs et
des concessionnaires
automobiles

L'avenir de l'automobile ne sera pas dominé par une seule technologie, mais par une diversité de modèles

À la lumière de la captation, des nouvelles tendances technologique, numérique et environnementale on peut soutenir que le secteur de l'automobile intègre toutes les nouvelles tendances de l'industrie, de manière générale.

La dynamique de la recherche est portée par le modèle hybride. Convient-il que le secteur bascule à 100 % vers l'hybride ?

La priorité actuelle est la décarbonation. En Union européenne, l'échéance de 2035 approche à grands pas. Les voitures électriques apparaissent comme une solution adaptée pour atteindre cet objectif, tandis que les hybrides y contribuent dans une moindre mesure.

Le marché doit se préparer à accueillir ces nouvelles technologies. L'attention

se porte désormais sur les batteries 48 volts, qui permettront d'augmenter l'autonomie des véhicules électriques tout en réduisant les coûts de fabrication des faisceaux électriques, actuellement 30 % plus onéreux que ceux des modèles thermiques.

Cependant, l'avenir ne sera ni entièrement électrique ni exclusivement hybride. Il est essentiel de conserver une diversité technologique, d'autant plus que les industries réduisent progressivement leur impact environnemental. Il ne faut pas non plus négliger la voiture à hydrogène. L'avenir ne sera pas dominé par une seule technologie, mais par une gamme variée de modèles. L'enjeu reste avant tout d'atteindre la neutralité carbone.

Le cap est donné. Et dans cette perspective, quels sont les atouts de la Tunisie ?

Il y a d'abord la position géostratégique du pays. Ajouter à cela le cumul d'expertise sur les 50 années d'activité du secteur. Cela nous a aidé à faire monter en gamme nos compétences ce qui nous

prédispose, je crois, à attirer de nouveaux investisseurs.

De la sorte, on sera en mesure d'offrir des jobs de qualité empêchant la fuite de nos cerveaux. Par ailleurs il convient de monter des partenariats avec les pôles de compétence sur le continent avec tous ceux qui ont des ambitions et qui souhaitent jouer collectivement.

L'innovation et la montée en gamme des compétences sont les clés pour attirer les investisseurs

Industry innovation Day se fait toujours en partenariat avec les Allemands ne faut-il pas tenter de nouveau partenariat avec les Américains, les pays d'Asie qui sont en avance ?

D'abord l'Industry Innovation Day est une initiative de la Chambre tuniso-allemande de l'Industry et du Commerce (AHK Tunisie) et son objectif est de susciter l'intérêt du secteur automobile allemand pour le site tunisien et ses nombreux atouts.



Particulièrement en Allemagne le secteur automobile est un secteur majeur. Il est également, en pointe par rapport au reste du monde.

Décarbonation, mobilité électrique, digitalisation: l'automobile est au cœur des mutations industrielles

L'Asie est aussi dans la course et la percée technologique de la Chine est bien perceptible. La Tunisie a la volonté de penser global.

Rappelons que l'Allemagne est présente en Asie et qu'une voiture Volkswagen sur 2

est vendue en Chine. Il est envisageable de diversifier nos partenariats cependant j'appelle votre attention sur le fait que l'Allemagne joue un grand rôle dans le secteur automobile.

Encourager l'implantation de nouveaux équipementiers pourrait-il favoriser l'émergence d'une industrie de la construction automobile en Tunisie ?

Je pense que nous nous dirigeons progressivement vers cette étape. Dans cette perspective, il est essentiel d'augmenter notre taux de valeur ajoutée et d'accompagner les mutations du secteur. L'innovation joue un rôle clé : même si nous ne sommes pas les premiers à nous lancer, nous pouvons rejoindre les acteurs performants du marché.

La priorité est d'identifier nos spécialités et de renforcer nos compétences. À terme, l'objectif est de voir un constructeur produire des véhicules en Tunisie. Mais au-delà de cette ambition, il s'agit surtout d'acquérir un rôle stratégique et des positions solides qui nous permettront d'intégrer les tendances de pointe de l'industrie automobile.

Quel rôle pour l'université dans l'écosystème de l'innovation ?

La proximité de l'industrie avec l'université est bénéfique pour tous. Cela contribue à configurer un écosystème capable d'intégrer les nouvelles mutations. Ce qui est de nature à aider l'université à mieux profiler à l'avenir les nouveaux métiers de demain.

Pour cela il convient de benchmarker les expériences qui ont réussi dans d'autres régions du monde. Et en la matière on peut jouer gagnant ! Le secteur a du répondant et ne refuse pas le combat. Nous avons un tissu de compétences et d'industriels ainsi que de cadres qui peuvent porter ce challenge.

*Entretien conduit par
Ali DRISS*



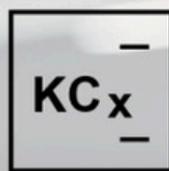
Tomobile Store

L'essentiel pour
votre véhicule,

en un seul endroit: www.tomobile.store



KochChemie®
DistributionPartner.



Votre Voiture Mérite
le meilleur





L'industrie automobile

et l'impératif technologique !

L'événement "Industry Innovation Day" est le fruit d'un partenariat durable. Il s'agit d'une initiative qui réunit la Chambre de commerce et d'industrie tuniso-allemande (AHK), la coopération allemande "GIZ" ainsi que "Tunisia Automotive Association".

Le secteur auto était fortement représenté à cette journée d'introspection. Rappelons que tout est organisé pour faire en sorte que le secteur s'interroge sur son devenir industriel. Cela amène les fabricants de composants auto à trouver les moyens de pérenniser leurs relations avec les constructeurs. Et, par conséquent, à préserver le potentiel

exportateur de la profession. Ce fut un rendez-vous d'introspection des tendances lourdes du marché, un véritable exercice de prospective.

Les grandes tendances du moment

Les experts s'accordent pour dire que les constructeurs ont des soucis communs. Ils s'emploient à ce que la voiture du futur soit toujours plus légère et par conséquent plus performante. Et, naturellement plus économique. Et, il va de soi, plus sûre. Outre qu'ils travaillent à en faire un Smart véhicule. Dit ainsi, cela a l'air simple. Sur terrain la réalité est autrement plus complexe.

Il faut d'abord s'harmoniser au cadre réglementaire notamment les directives européennes ainsi que la réglementation américaine lesquelles donnent le la. Des dates sont avancées pour la fin du moteur thermique et pour une décarbonation avancée. Mais également une part d'économie circulaire, car 25% du plastique utilisé doit provenir du recyclage.

Les grandes tendances du moment : la voiture du futur doit être plus légère, plus performante, plus économique et plus sûre.

Ainsi donc, le moteur thermique à essence ou Diesel se voit déprogrammé avec un calendrier bien arrêté. La voiture propre avance à grands pas. Il faut bien reconnaître que le moteur hybride a conquis les automobilistes occupant sa place dans le marché. La voiture électrique, bon gré mal gré, est déjà sur piste. Et,

naturellement sur routes, en dépit de son coût élevé. C'est le développement technique et commercial de ces concept-cars qui rythme la dynamique de mise à niveau de la chaîne de valeur auto à l'échelle du monde.

Des avancées de rupture ont été amorcées par des enseignes de renom telles Tesla, BMW Toyota, BYD et bien d'autres. Le défi pour les opérateurs basés en Tunisie est de négocier le tournant. Les experts soutiennent qu'il ne s'agit pas de chercher à faire vite et de se précipiter pour être les premiers. Le tout est de prendre la vague car si tant est que les producteurs accusent un retard ils peuvent toujours se rattraper en améliorant leurs produits. Cela aurait l'air déconcertant, mais pour l'industrie auto, rien ne sert de courir. Il faut s'équiper à point.

Gagner la bataille de la batterie puissante.

Toute la bataille du renouveau mécanique se focalise sur une pièce maîtresse à savoir la batterie. Tesla aux USA, BMW en Europe ont sauté le pas allant de 12 à 40 volts de

puissance. Pour des raisons de sécurité ce nouveau joyau est momentanément destiné à l'allumage exclusivement. Et non aux autres accessoires tels les vitres. Mais déjà pour ce seul usage elle a occasionné un allègement des faisceaux électriques.

Le moteur thermique à essence ou Diesel se voit déprogrammé avec un calendrier bien arrêté

L'intérêt de cette journée a été de rappeler que pour faire bien les choses les fournisseurs de composants auto étaient appelés à joindre leurs forces avec les labos de recherche ainsi que les centres d'expertise. C'est cet écosystème qui accélère le mieux et de façon sécurisée cette mutation de la profession.

Des choix de circonstance

Le secteur automobile national entend rester dans la

course. Tout est bon à prendre tant que cela perpétue les relations d'affaires avec les constructeurs. Ces ordonnateurs de la première monte ont le dernier mot avec leurs fournisseurs. Et, c'est bien naturel.

Le secteur aura donc à opérer un virage délicat pour améliorer son insertion à la chaîne de valeur internationale. Les industriels basés sur le site national auront, dans l'esprit des organisateurs de Industry Innovation Day, à se rapprocher davantage de l'université. Ainsi que de

La bataille du nouveau mécanique se focalise sur une pièce maîtresse à savoir la batterie.

l'univers de la recherche, en général. Une première expérience pilote avec le projet Novation City a creusé le sillon.

Les centres de compétences nationaux en seront la pièce maîtresse. Le secteur, tout en se dotant de plus d'expertise, restera malgré tout sur le segment des pièces

détachées. L'activité, certes noble, est passablement intégratrice. L'on a toujours espéré que grâce au principe de la remontée des flux, l'on finirait par briser le plafond de verre et migrer de la pièce auto vers la construction automobile. Convenons qu'elle est hautement intégratrice. Cet objectif que l'on croyait à portée, car de prestigieux constructeurs avaient souhaité prendre pied chez nous, serait hélas une fois encore, différé.

Ali DRISS



Top 20

Total immatriculations 2020-2024



Hyundai Creta

Une fusion parfaite entre l'élégance et la robustesse.



*Étude IPSOS – Qualimétrie
Septembre à Novembre 2023
Plus d'infos sur escda.tn

www.hyundai.com.tn

 **HYUNDAI**

Industrie automobile : Quel effet d'appel ?

Le Branding national communique sur les cas de "Success Stories" des entreprises internationales basées en Tunisie. L'effet vitrine, une stratégie payante ?

Tunisia Investment Forum (TIF) est un meeting "Show Room" pour le pays. On l'a encore vu lors de la 21e édition de TIF 2024, organisée les 12 et 13, courant, à Tunis. Le pays entend propulser le secteur automobile au rang de locomotive de la croissance. Et peut-être même, de levier pour son nouveau modèle de développement économique. L'enjeu est de taille. Et, le pari bien ciblé. Le pays se met, par conséquent, en chasse des IDE de la filière auto. Chronique d'une action de promotion.

Secteur Auto, Quelle approche industrielle ?

Lors de TIF un panel dédié à réuni planificateurs et managers. Le but est de

faire évaluer les avantages comparatifs de la Tunisie pour l'accueil des IDE du secteur Auto. La question est d'importance étant donné la fièvre concurrentielle qui s'empare des pays de la région et de l'ensemble des pays africains.

Tous sont en posture de chasse aux IDE, en mode intelligence économique. Dans la région une première configuration s'est mise en place. Deux sites ont été plébiscités par les constructeurs.

Boudée, la Tunisie semble s'être auto piégée par la réussite des opérateurs des composants automobiles et notamment les fabricants de câbles électriques auto. Ce profil, ne doit-il pas la favoriser pour accueillir des constructeurs ? Les panélistes n'ont pas su trancher.

A priori, par effet de remontée des flux, cela doit pouvoir se réaliser. Mais cela ne se

concrétise toujours pas. Les panélistes, à la recherche d'une porte de sortie, ont laissé croire que les chances du pays prévaudront lors du plein redéploiement de la ZLECAF. L'argument est court.

Mettre en avant les "Success Stories"

Divers managers de fabricants de composants auto sont montés au filet. Ils ont su parler de leurs trajectoires victorieuses. Les coûts de facteurs tunisiens avantageux ont à l'évidence influencé leur décision de se délocaliser. Puis, la qualité de la formation de nos cadres a prévalu pour les maintenir sur place. Enfin la réactivité des RH a fait la différence.

Les panélistes ont dans leur majorité rapporté que les sites de production s'enrichissent de compartiments de recherche et développement. Dans leur majorité les opérateurs en place sont en train de promouvoir des centres d'excellence.

ACTU

Les flux croissants de dépôts de brevets attestent de la justesse du choix. Ce contexte favorise la proximité des écoles d'ingénieurs avec les industriels et c'est du meilleur effet. Et c'est un trait d'exclusivité. Ajouter à cela que l'industrie automobile a signé en 2012, son pacte de compétitivité. L'industrie se prend en main, avec la bénédiction des pouvoirs publics. C'est un contexte avantageux. Comment, dès lors, le monnayer auprès des constructeurs ?

Viser haut

Evoquer les "Succes Stories" est un acte de communication institutionnelle, standard.

Incontournable et nécessaire. Nous insistons toutefois pour rappeler que la filière Auto est en appétit d'intégration comme le prouve la finalité de son pacte de compétitivité. Celui-ci, lui assigne des objectifs ambitieux de croissance de ses exportations. Cela doit pouvoir convaincre des constructeurs pour une option de délocalisation.

Autrefois et de manière inconsistante, l'on nous objecte la modestie de notre marché domestique, non encore à une taille critique. Pardon ! En matière de PIB par tête et en termes de pouvoir d'achat le pays se classe dans le peloton de tête du continent.

Nous avons la faiblesse de croire que cela peut compenser son déficit numérique. Outre que la mobilité des particuliers est une option nationale non remise en question. Cela dit, la Tunisie se présente comme site compétitif-preuves à l'appui de production en vue de l'exportation. Tout ce Mix d'éléments constitue un argumentaire concurrentiel irréfutable. Comment bien le monnayer auprès des constructeurs ?

ALI DRISS

TOUS RÉUNIS AUTOUR
D'UNE MÊME PASSION



EQUIP AUTO
LE SALON INTERNATIONAL DES
PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE



**DEMANDEZ
VOTRE BADGE
D'ACCÈS**

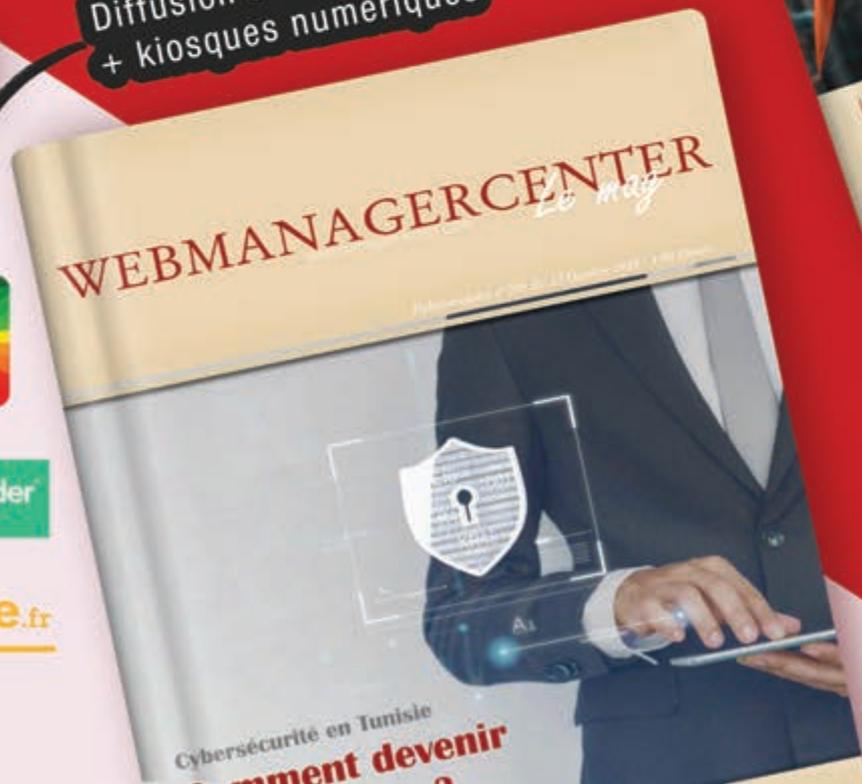
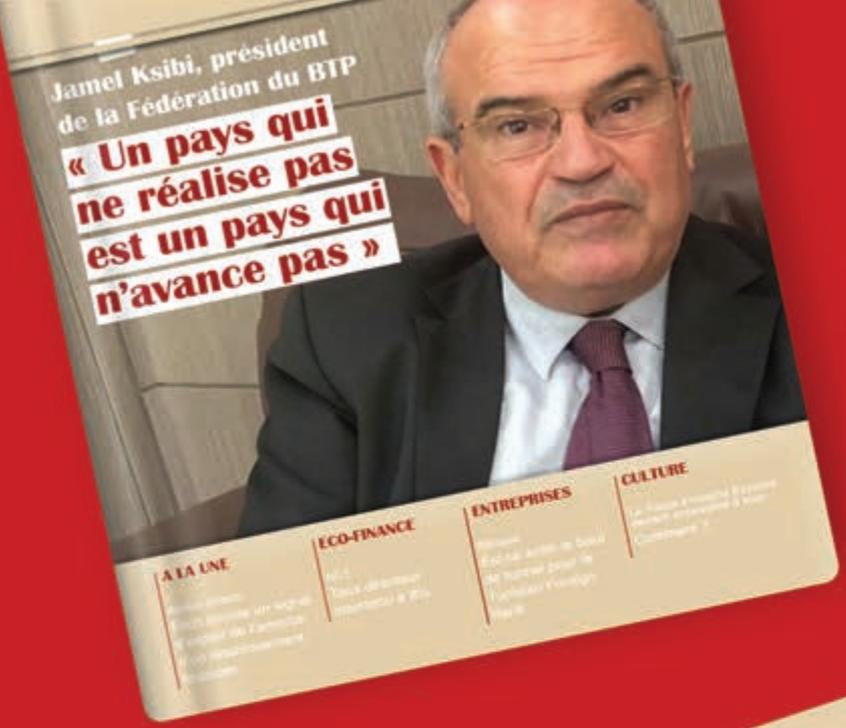


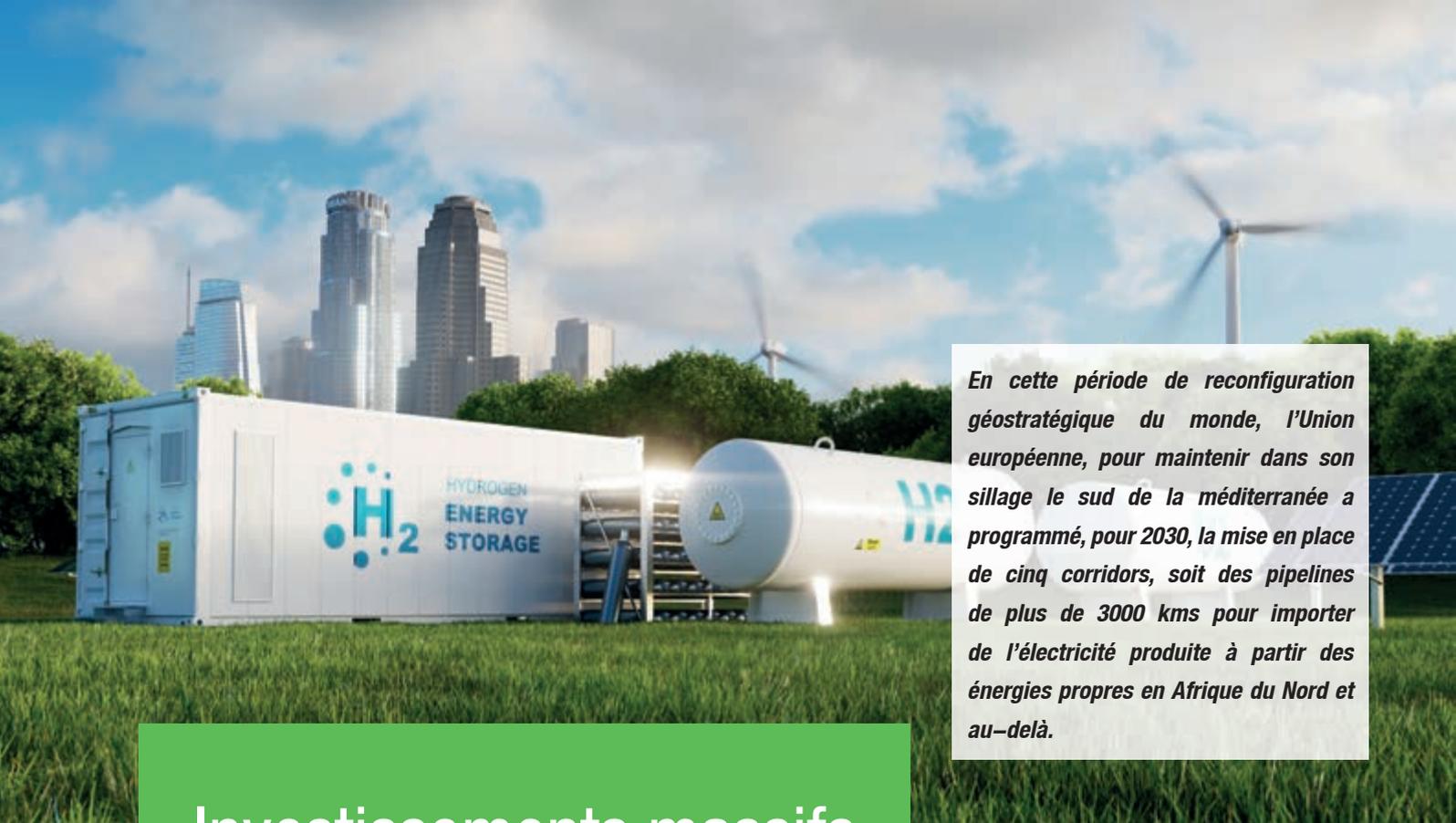
14-18 OCT. 2025 • PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES

hebdomadaire

WMC LeMag

Diffusion abonnés
+ kiosques numériques





En cette période de reconfiguration géostratégique du monde, l'Union européenne, pour maintenir dans son sillage le sud de la méditerranée a programmé, pour 2030, la mise en place de cinq corridors, soit des pipelines de plus de 3000 kms pour importer de l'électricité produite à partir des énergies propres en Afrique du Nord et au-delà.

Investissements massifs

dans l'hydrogène vert en Tunisie

Parmi ces interconnexions euro sud méditerranéennes figure le corridor sud H2. D'après les experts, ce projet de pipeline de 3.300 km qui sera fin prêt en 2030, va jouer un rôle central dans le réseau européen de transport d'hydrogène et permettra à l'Europe d'importer jusqu'à 4 millions de tonnes par an (Mtpa) d'hydrogène, contribuant ainsi à atteindre 40 % des objectifs annuels d'importation d'hydrogène en Union Européenne dans le cadre de la stratégie REPowerEU.

SouthH2, un des cinq pipelines programmés

Le corridor SouthH2 a déjà été choisi comme projet d'intérêt commun (PIC). Il est particulièrement important pour le sud de l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie. Ce corridor devrait permettre d'importer de l'hydrogène d'Afrique du Nord en passant par le sud de l'Italie, avant d'être connecté à d'importants pôles de demande en Italie, en Autriche et en Allemagne.

3.300 km
de pipeline pour un réseau
européen de transport
d'hydrogène

Depuis quelques mois déjà, les pays nord-africains s'activent à développer des stratégies et des offres pour attirer les investisseurs et développer leur potentiel d'hydrogène dans l'optique de l'exporter.

Le dernier pays à aller dans ce sens est la Tunisie qui a lancé récemment sa stratégie sur l'hydrogène vert dans laquelle elle prévoit une production annuelle de 8,3 millions de tonnes d'hydrogène vert et de ses dérivés à l'horizon 2050, dont 2,3 millions de tonnes destinées au marché local. Cette feuille de route prévoit d'exporter environ 6 millions de tonnes par an d'ici 2050 vers l'Union européenne par pipeline.

Vif intérêt des investisseurs étrangers pour la production d'hydrogène vert en Tunisie

Dans cette perspective, plusieurs protocoles d'accords pour la production d'hydrogène vert en Tunisie ont été signés, au mois de juillet dernier, avec des investisseurs étrangers.

Ces accords ont été signés entre la Tunisie et plusieurs sociétés étrangères à savoir :

L'hydrogène vert en Tunisie : une clé pour la transition énergétique de l'Europe et un levier de développement pour l'Afrique

- la holding du groupe britannique et maltais « TUNUR »
- la société norvégienne « AKER Horizons »
- le groupe autrichien « Verbund »
- La société britannique « Savannah Energy »
- La société « Hydrogène de France »
- La société française « Amarenco » et la société jordanienne « H2 Global »
- La société belge « DEME Energy »
- La société allemande « Abo Energy ».

Les plus médiatisés en raison de l'importance de l'investissement sont au nombre de trois.

Le premier a été signé, le 27 mai 2024, à Tunis, avec le consortium TE H2, une

joint-venture qui regroupe Total Energies (France), Eren (Luxembourg et Verbund (Autriche).

L'accord projette de produire dans sa première phase 200 mille tonnes par an d'hydrogène vert et d'installer environ 5000 mégawatts d'énergie renouvelable et 2000 mégawatts de technologie d'électrolyse. L'investissement nécessaire pour la première phase est estimé à environ 6 milliards d'euros tandis que la phase finale prévue pour 2050 représentera un investissement total de 40 milliards d'euros (132 milliards de dinars).

Un deuxième protocole d'accord pour la production d'hydrogène vert a été signé, le 31 mai 2024, avec le groupe saoudien «ACWA Power»,



développeur, investisseur, propriétaire et exploitant d'un ensemble d'usines de production d'électricité et d'eau dessalée, présent dans 12 pays au Moyen-Orient, en Afrique, en Asie centrale et du Sud-Est. La phase initiale du projet permettra la production d'environ 200.000 tonnes d'hydrogène vert par an, sachant que le coût total d'investissement pour cette phase est d'environ 6,2 milliards de dollars.

Le troisième, voire le plus récent a été signé, début janvier 2025, avec un consortium conduit par le groupe H2 Global Energy, entité pionnière dans le domaine de l'énergie verte basée à Dubaï (Emirats arabes unis).

La Tunisie se positionne comme un acteur majeur de la révolution de l'hydrogène vert, ouvrant des perspectives économiques considérables

Il se propose de développer un projet innovant d'hydrogène vert et d'ammoniac vert. Ce projet repose sur l'exploitation des riches ressources renouvelables du pays, notamment le solaire et l'éolien, pour produire ces énergies propres.

Avec un investissement de 6 milliards de dollars, ce projet vise à développer une infrastructure de production d'hydrogène vert et d'ammoniac vert, faisant de la Tunisie un pionnier de la transition énergétique en Afrique et au-delà.



Comment tirer profit des externalités positives du projet ?

Au-delà des enjeux écologiques, le projet de production d'hydrogène vert en Tunisie promet d'être un

Au-delà des enjeux écologiques, l'hydrogène vert en Tunisie est une promesse de création d'emplois et de croissance économique

moteur de développement économique pour le pays. Il devrait générer un nombre significatif d'emplois, aussi bien directs que indirects, tout en stimulant la croissance économique locale.

Le seul problème que pose ce mégaprojet réside dans la capacité des gouvernants tunisiens à bien négocier sa mise en œuvre et à faire en sorte qu'il profite au développement du pays et rejaillisse sur le bien être de la population tunisienne et qu'il n'ait pas un impact négatif sur l'environnement.

La solution idéale pour rassurer les acteurs des organisations sociales qui craignent, légitimement, les externalités négatives de ce projet serait de communiquer sur cette nouvelle donne énergétique.

Abou SARRA



HORS-SÉRIE



L'Entreprise Digitale



Entre janvier 2023 et septembre 2024, sept projets ont été déclarés dans l'industrie automobile en Tunisie, représentant un investissement total de 513,5 millions de dinars (MDT) et un potentiel de création de 8 978 emplois. Ce secteur stratégique, à forte valeur ajoutée, contribue significativement à l'économie nationale. En 2016, il représentait environ 4% du PIB, générant près de six milliards de dinars, avec une croissance annuelle moyenne de 6,4 %.

Comment l'industrie automobile tunisienne

se prépare-t-elle aux défis futurs ?

La Tunisian Automotive Association (TAA) joue un rôle essentiel dans le développement du secteur. En tant que porte-drapeau de l'industrie automobile tunisienne, elle œuvre à renforcer son positionnement sur la scène nationale et internationale, tout en améliorant la compétitivité du pays.

Jusqu'à présent, l'industrie tunisienne des composants s'est principalement concentrée sur la sous-traitance. Désormais, l'heure est

venue d'évoluer dans la chaîne de valeur et de diversifier ses partenariats.

De nouveaux partenaires face aux mutations du marché européen

L'Europe traverse une période difficile, confrontée à la concurrence chinoise sur le marché des véhicules hybrides et électriques. De plus, l'élection de Donald Trump aux États-Unis pourrait compliquer la commercialisation des véhicules européens

sur le marché américain. Face à ces défis, la Tunisie doit explorer de nouvelles alliances, notamment avec les pays asiatiques.

L'industrie automobile tunisienne : un secteur stratégique pour l'économie nationale, un levier de croissance pour l'Afrique.

La Chine et le Japon, déjà impliqués dans l'industrie tunisienne des composants automobiles, figurent parmi les partenaires les plus prometteurs. À la TAA, l'idée de promouvoir la Tunisie comme plateforme de construction de voitures chinoises destinées au marché africain fait son chemin. Par ailleurs, Tesla, en pleine expansion en Europe, pourrait également s'intéresser à la Tunisie.

Un atout stratégique pour les constructeurs chinois et européens

La Tunisie bénéficie de plusieurs atouts : une main-d'œuvre qualifiée, une proximité géographique avec l'Europe et une capacité à répondre aux exigences de qualité des constructeurs automobiles. Le pays pourrait ainsi se positionner comme un hub de fabrication de composants ou de production de véhicules chinois à destination du marché européen.

Les industriels chinois manifestent d'ailleurs un intérêt croissant pour la Tunisie. Un opérateur s'est récemment installé à Borj Cédria pour produire du câblage, générant 1.800 emplois directs. De plus, en novembre 2024, une délégation de cinq entreprises chinoises a visité le pays, témoignant d'un potentiel de collaboration accru.

La mobilité en Tunisie : un défi majeur

En Tunisie, la mobilité reste un enjeu de taille, en raison du coût élevé des véhicules. Malgré cela, l'industrie automobile tunisienne emploie près de 100 000 personnes et propose des plans de carrière attractifs.

Contrairement à d'autres secteurs, les entreprises automobiles en Tunisie sont principalement dirigées par des compétences locales, sans présence significative d'expatriés.

La formation et l'ESG au cœur des préoccupations

Côté formation, les professionnels du secteur s'adaptent aux nouveaux standards, notamment en matière d'ESG (Environnement, Social et Gouvernance). Ce cadre d'évaluation des performances non financières des entreprises suscite l'intérêt non seulement de l'industrie automobile, mais aussi de secteurs comme l'électronique, le textile, l'agroalimentaire et le pharmaceutique.

La Tunisie peut devenir une plateforme de production automobile compétitive, grâce à sa main-d'œuvre qualifiée et sa proximité avec l'Europe.

L'innovation et la formation sont essentielles pour permettre à l'industrie automobile tunisienne de prospérer dans un marché en pleine mutation.

La TAA met également l'accent sur la sensibilisation du public à l'importance de l'industrie automobile en Tunisie. « La majorité de nos compatriotes ignorent que ce secteur emploie 100 000 personnes. Pourtant, il offre des perspectives de carrière intéressantes et des salaires gratifiants », souligne Khaled Ben Yahia, directeur général de la TAA.

L'innovation : un enjeu crucial pour l'avenir

L'industrie automobile évolue rapidement, intégrant intelligence artificielle, électrification et nouvelles technologies embarquées. Cependant, la Tunisie peine encore à intégrer la recherche universitaire dans son tissu industriel.

« Nous avons investi dans la recherche universitaire, mais cela reste insuffisant face aux besoins des entreprises », regrette un expert du secteur. L'objectif est désormais de structurer l'innovation en entreprise et de renforcer la collaboration entre startups et industriels.

Vers une production optimisée et une logistique performante

Les entreprises du secteur doivent désormais optimiser leurs processus de production et renforcer leur chaîne d'approvisionnement. La logistique, élément clé de la compétitivité, doit être systématiquement améliorée pour répondre aux exigences du marché.

2025 : une année clé pour l'industrie automobile tunisienne

L'année 2025 s'annonce riche en innovations, avec une électrification accrue, des avancées en conduite autonome et l'utilisation de matériaux innovants. L'industrie automobile tunisienne doit impérativement suivre cette dynamique pour s'intégrer dans un marché en pleine mutation et tirer parti des opportunités offertes par les évolutions technologiques et commerciales.





Transition énergétique et mobilité du futur :

le cas du Maroc

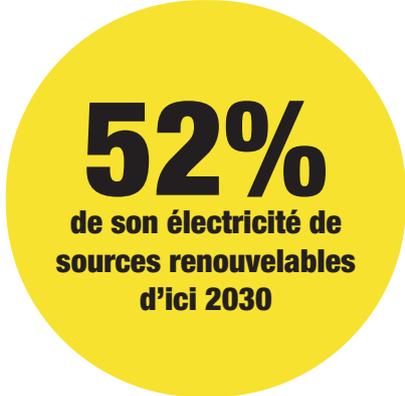
Le Maroc s'affirme comme un acteur clé dans la transition vers la mobilité électrique, en s'appuyant sur plusieurs atouts stratégiques :

1. Industrie automobile robuste : Le Maroc est devenu le principal fabricant de voitures en Afrique depuis 2018, surpassant l'Afrique du Sud. Des constructeurs tels que Renault et PSA (Peugeot-Citroën) y ont établi des usines, et un protocole d'accord a été signé en 2017 avec le constructeur chinois BYD pour l'implantation d'une usine de voitures électriques près de Tanger.

2. Potentiel en énergies renouvelables : Le pays vise à produire 52 % de son électricité à partir de sources renouvelables d'ici 2030, conformément à sa Stratégie Énergétique Nationale. Cette orientation soutient le développement de la mobilité électrique en garantissant une alimentation énergétique propre.

3. Richesse en matières premières : Le Maroc détient environ 70 % des réserves mondiales de phosphate et se classe parmi les principaux producteurs de cobalt, des éléments essentiels pour la fabrication de batteries de véhicules électriques.

4. Position stratégique et accords commerciaux : Situé à la croisée de l'Europe, de l'Afrique et des États-Unis, le Maroc bénéficie d'accords de libre-échange avec l'Union européenne et les États-Unis, facilitant l'exportation de véhicules électriques et de leurs composants vers ces marchés.



Initiatives concrètes :

- ♦ **Infrastructures de recharge** : Le projet «Green Miles», lancé en 2017, a permis l'installation de 37 bornes de recharge le long de l'autoroute Tanger-Agadir, facilitant ainsi les déplacements en véhicules électriques sur de longues distances.
- ♦ **Transports publics électriques** : En 2017, Marrakech a mis en service des bus électriques en site propre, alimentés par une unité de production d'énergie renouvelable, démontrant l'engagement du pays envers une mobilité urbaine durable.

Défis à relever :

Malgré ces avancées, le Maroc doit surmonter plusieurs

obstacles pour maximiser le potentiel de l'électromobilité :

- ♦ **Coût élevé des véhicules électriques** : Les prix restent élevés par rapport aux véhicules thermiques, limitant leur adoption par le grand public.
- ♦ **Infrastructure de recharge insuffisante** : Bien que des efforts aient été faits, le réseau de bornes de recharge nécessite une expansion pour couvrir l'ensemble du territoire national.
- ♦ **Cadre réglementaire en développement** : Il est essentiel de renforcer le cadre législatif pour soutenir la mobilité électrique, notamment en ce qui

concerne la vente d'énergie par les opérateurs de bornes de recharge.

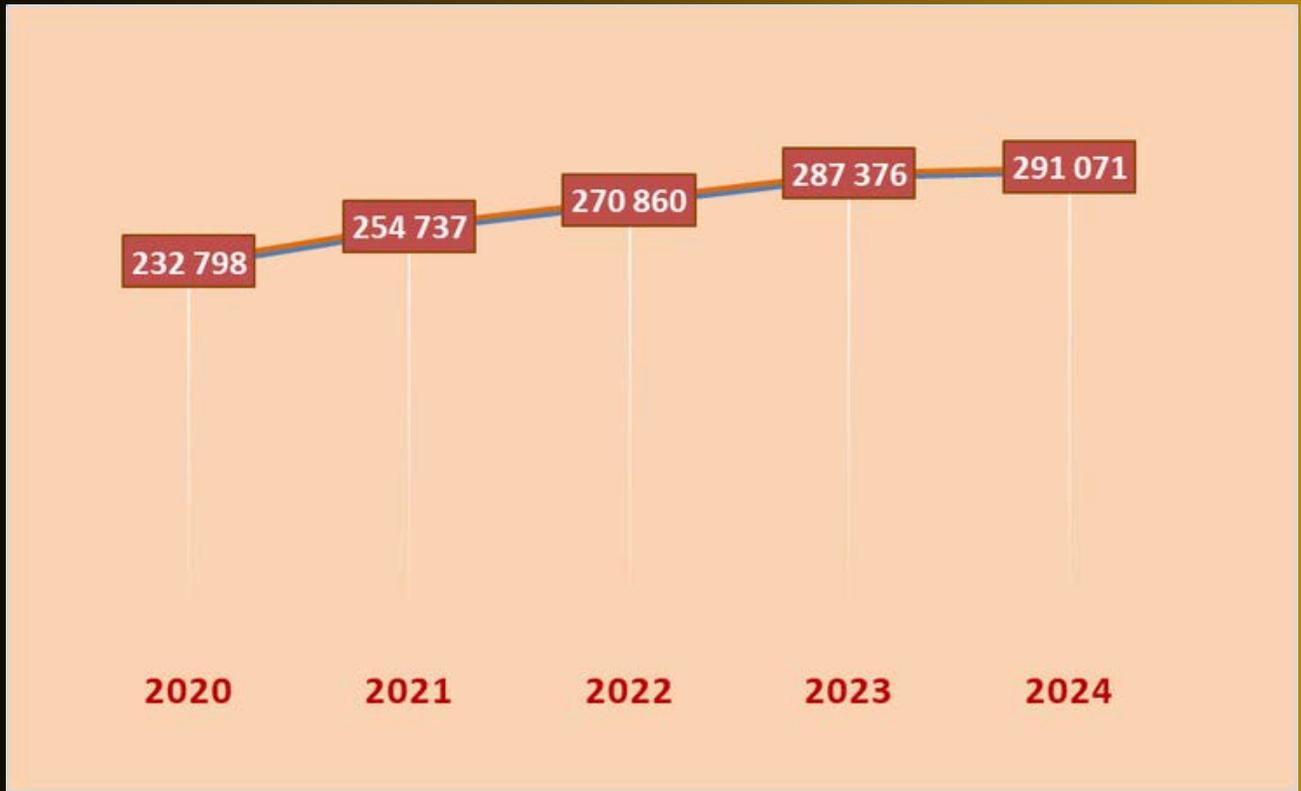
Pour relever ces défis, des recommandations incluent la mise en place d'incitations financières pour l'achat de véhicules électriques, le développement d'un réseau de recharge accessible et l'élaboration d'une stratégie nationale claire pour la mobilité électrique.

En capitalisant sur ses atouts et en adressant ces défis, le Maroc est bien positionné pour jouer un rôle majeur dans l'avenir de la mobilité électrique, tant au niveau africain que mondial.

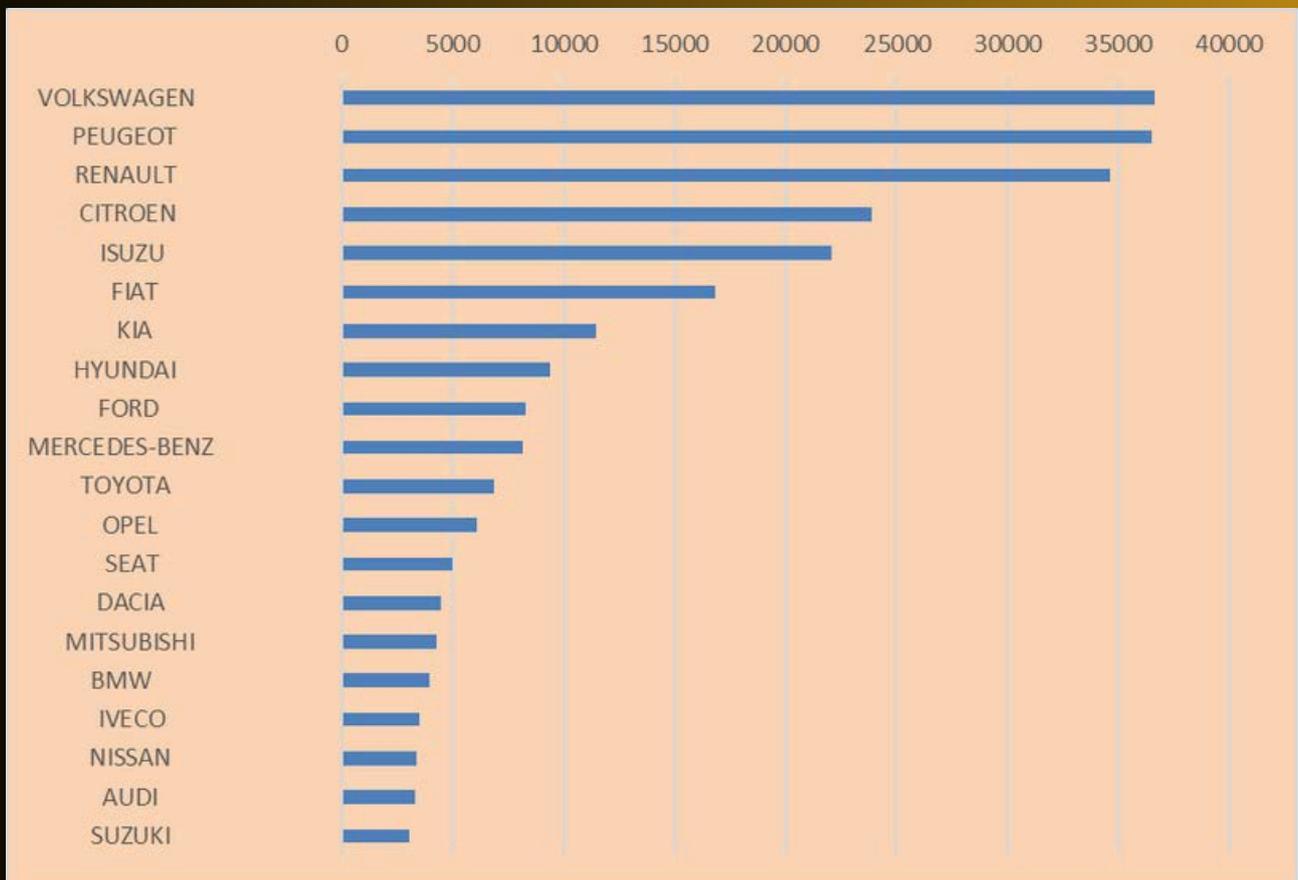
Mobilité électrique au Maroc : les points clés à retenir

- **Industrie automobile en essor** : 1er producteur africain de voitures depuis 2018, avec Renault, PSA et bientôt BYD.
- **Énergies renouvelables** : Objectif de 52 % d'électricité verte d'ici 2030 pour alimenter la mobilité durable.
- **Infrastructures en développement** : Plusieurs bornes de recharge installées sur l'axe Tanger-Agadir via le projet «Green Miles».
- **Défis à relever** : Coût élevé des véhicules, réseau de recharge à densifier, cadre réglementaire à renforcer.
- **Atouts stratégiques** : Ressources en phosphate et cobalt, accords commerciaux avec l'UE et les États-Unis.

Marché de l'occasion



2024



C'EST UNE MG!

ALL NEW

ZS HEV



Production automobile mondiale : quels pays tirent leur épingle du jeu en 2023?

En 2023, la production automobile mondiale a atteint 93,5 millions de véhicules, marquant un dynamisme remarquable dans le secteur. La Chine s'impose comme le leader incontesté avec 32,3 % de la production globale, soit près d'un tiers des véhicules fabriqués dans le monde. Ce chiffre reflète l'essor continu de son industrie automobile et son rôle majeur sur le marché international.

Les autres grands producteurs mondiaux

Les États-Unis arrivent en deuxième position avec 11,3 %, Le Japon suit avec 9,6 %, consolidant sa réputation de qualité et d'innovation, soulignant leur rôle clé dans l'industrie, notamment grâce à des géants comme Tesla. L'Inde, avec 6,3 %, montre une montée en puissance rapide, boostée par une demande locale croissante et des capacités d'exportation en hausse.

L'Europe n'est pas en reste

Allemagne : 4,4 %, leader en Europe grâce à ses marques prestigieuses.

Espagne et France : respectivement 2,6 % et 1,6 %, continuent d'être des acteurs essentiels malgré une concurrence mondiale accrue.



Émergence de nouveaux acteurs

Des pays comme le Mexique (4,3 %), la Thaïlande (2,0 %) et l'Indonésie (1,5 %) confirment leur position dans les chaînes

de production mondiales, attirant des investissements grâce à des coûts compétitifs et des infrastructures en développement.

Un secteur en transformation

Cette carte illustre non seulement la répartition géographique de la production automobile, mais aussi les mutations en cours dans le secteur. La transition vers l'électrique, l'intégration des technologies avancées et les nouvelles chaînes d'approvisionnement redéfinissent la hiérarchie mondiale.

En conclusion, la production automobile en 2023 est marquée par une diversité régionale et une compétition féroce, avec une Chine dominante et des acteurs émergents qui façonnent le futur du marché.

BYD :

La montée en puissance d'un leader mondial de l'automobile électrique

BYD, le géant chinois de l'automobile, a connu une croissance spectaculaire en 2023 et 2024, se positionnant comme l'un des leaders mondiaux des véhicules électriques. En 2023, le groupe a enregistré un chiffre d'affaires de 602,3 milliards de yuans (environ 84 milliards de dollars), une hausse de 42% par rapport à 2022. Le bénéfice net a grimpé de 81%, atteignant 30 milliards de yuans. Les performances financières en 2024 sont encore plus impressionnantes, avec un chiffre d'affaires record de plus de 100 milliards de dollars et un bénéfice net de 40,3 milliards de yuans. Cette progression est notamment portée par l'essor des ventes de véhicules électriques, dont les marges bénéficiaires ont été maintenues malgré les baisses de prix stratégiques pour rester compétitif face à Tesla.

BYD a vendu plus de 3 millions de véhicules en 2023, avec une forte proportion de modèles électriques (BEV) et hybrides rechargeables (PHEV). La Chine reste son marché principal, mais le groupe a également enregistré une croissance à l'international. En Europe, bien que sa part de marché reste faible, BYD commence à se faire une place, notamment avec des modèles comme l'Atto 3. À l'international, BYD a exporté près de 417 000 véhicules en 2024, avec des performances solides en Asie et en Amérique latine.

Sur le marché mondial, BYD est désormais le leader en termes de ventes de véhicules électriques, dépassant Tesla en volume en 2023, bien que Tesla conserve une position de leader en termes de valeurs boursières et de marges par véhicule. En Chine, BYD

a pris la tête du marché automobile en 2024, dépassant Volkswagen pour la première fois. La part de marché de BYD dans le secteur des véhicules électriques et hybrides continue d'augmenter, tandis que Tesla perd du terrain, avec une réduction de sa part de marché en Chine en 2023. Cette dynamique est en grande partie due à la diversification de l'offre de BYD, allant des modèles d'entrée de gamme aux SUV et berlines haut de gamme.

Le groupe chinois vise une expansion internationale accrue, avec des projets de nouvelles usines en Europe et en Asie du Sud-Est, et prévoit de doubler ses ventes hors de Chine en 2025. Dans l'ensemble, BYD est bien placé pour poursuivre son ascension sur le marché des véhicules électriques, avec une stratégie agressive tant au niveau de l'innovation que de l'expansion géographique.

Nissan et Honda : L'avenir de l'automobile japonaise est-il en danger face à la Chine ?

L'industrie automobile japonaise est en pleine mutation. La récente annonce d'un rapprochement entre Nissan et Honda suscite de vifs débats. Carlos Ghosn, ancien dirigeant emblématique de Nissan, dans une interview accordée à Bloomberg Television, n'hésite pas à qualifier cette initiative de « mouvement désespéré ». Pour lui, cette alliance manque de logique industrielle et semble davantage dictée par des pressions externes que par une réelle complémentarité stratégique.

Une alliance sans synergies apparentes

Selon Ghosn, les deux constructeurs évoluent sur les mêmes marchés avec des produits similaires. « Les marques sont presque interchangeables, ce qui rend difficile la recherche de synergies », déclare-t-il. Nissan, en proie à des difficultés financières depuis

plusieurs années, subit une forte concurrence aux États-Unis, une quasi-disparition en Europe et une perte de terrain en Chine. En clair, l'entreprise semble en mode survie, tandis que Honda, plus stable, aurait été poussé dans cet accord par le ministère japonais de l'Économie (METI).

Pressions politiques et enjeux nationaux

Le METI jouerait un rôle clé dans ce rapprochement, agissant pour éviter un effondrement de l'industrie automobile japonaise face à la montée en puissance des constructeurs chinois. Ces derniers sont devenus les leaders mondiaux des véhicules électriques et des exportations automobiles. « Il s'agit clairement d'une réponse défensive visant à stabiliser l'industrie nationale et à éviter un choc économique et social majeur », explique Ghosn.

Des obstacles structurels majeurs

Malgré cette union, les défis restent nombreux. L'histoire récente montre que les alliances entre entreprises japonaises, bien qu'ambitieuses, sont souvent ralenties par des conflits internes. Ghosn met en avant la « fierté » des ingénieurs des deux côtés, freinant toute véritable synergie. En outre, les duplications technologiques et organisationnelles risquent de générer des coûts importants à court terme.

Nissan : une stratégie sous pression

Pour Nissan, cette alliance pourrait être un ultime recours après des années de résultats en déclin. Ghosn souligne un manque de leadership et une absence de vision claire pour l'avenir. Le constructeur pourrait-il trouver un salut externe ? Des propositions innovantes,

RAV4 HYBRIDE



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX,
TOUJOURS
PLUS LOIN



 50 % DU TEMPS DE TRAJET EN ÉLECTRIQUE

 NE SE BRANCHE PAS

comme celle de Foxconn, ont émergé, mais elles se heurtent aux réticences du METI et des gouvernements concernés.

Vers une nouvelle ère pour l'automobile japonaise ?

L'accord Nissan-Honda reflète une tendance mondiale où les États interviennent de plus en plus pour protéger leurs industries stratégiques. Dans un contexte de concurrence accrue, notamment de la Chine, cette union sera scrutée de près. « Si elle ne parvient pas à produire des résultats tangibles, elle pourrait devenir un simple outil de contrôle étatique plutôt qu'une réelle opportunité de transformation », conclut Ghosn.

Composants automobiles : La COFAT, fournisseur de l'Année pour le Moyen-Orient et l'Afrique

La Compagnie de faisceaux tunisiens (COFAT) du groupe Elloumi, entreprise spécialisée dans la production de faisceaux électriques de câbles couvrant la totalité des besoins de l'industrie automobile, vient de se distinguer à l'international.

Le groupe automobile multinational franco-italo-américain, Stellantis a sélectionné la COFAT comme Fournisseur de l'année pour le Moyen-Orient et l'Afrique.

« Avec cette distinction la COFAT renforce sa position en tant que leader du marché et met en lumière ses efforts

constants pour maintenir des standards élevés dans son secteur», lit t-on dans le communiqué publié à cette occasion.

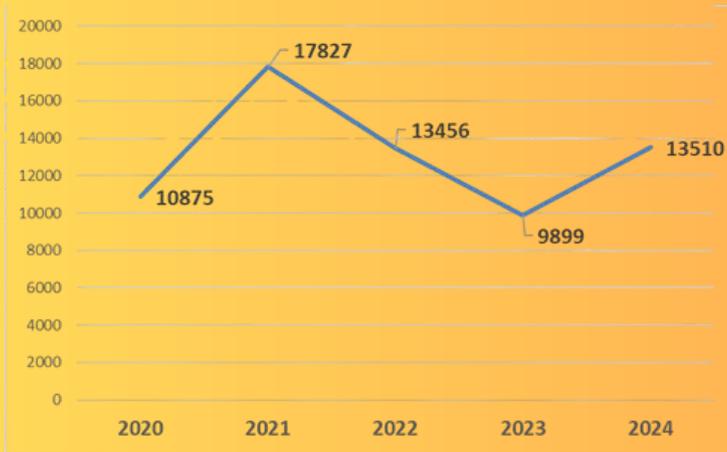
Le communiqué nous informe également que «cette reconnaissance témoigne de l'engagement continu de COFAT envers l'excellence, l'innovation et les partenariats solides avec ses clients».

Et pour ne rien oublier, la PDG de COFAT, Salma Elloumi Rekik, s'est déplacée à Turin en Italie pour recevoir cette distinction prestigieuse.

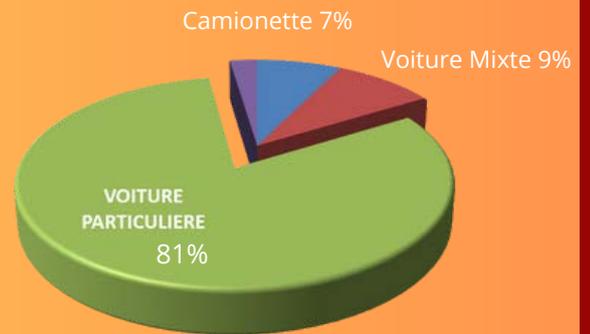
ABS

Immatriculations RS

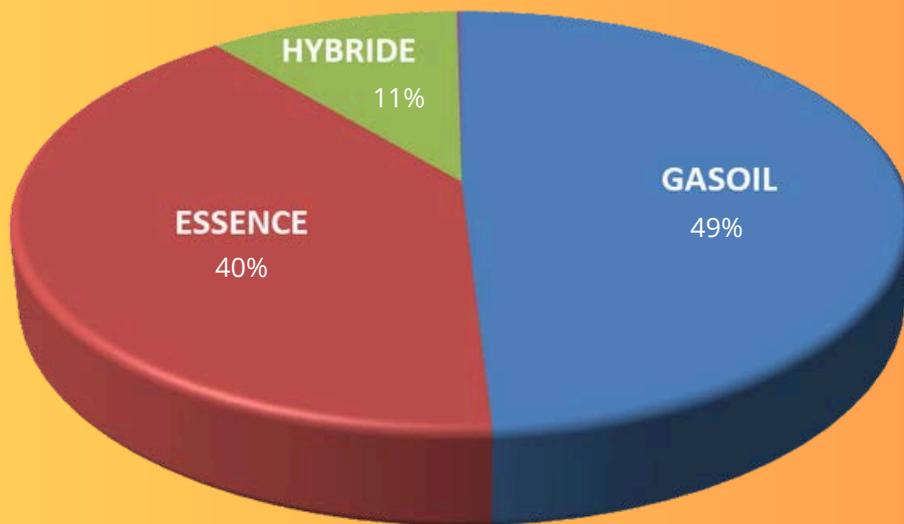
Evolution des immatriculations RS
2020 - 2024



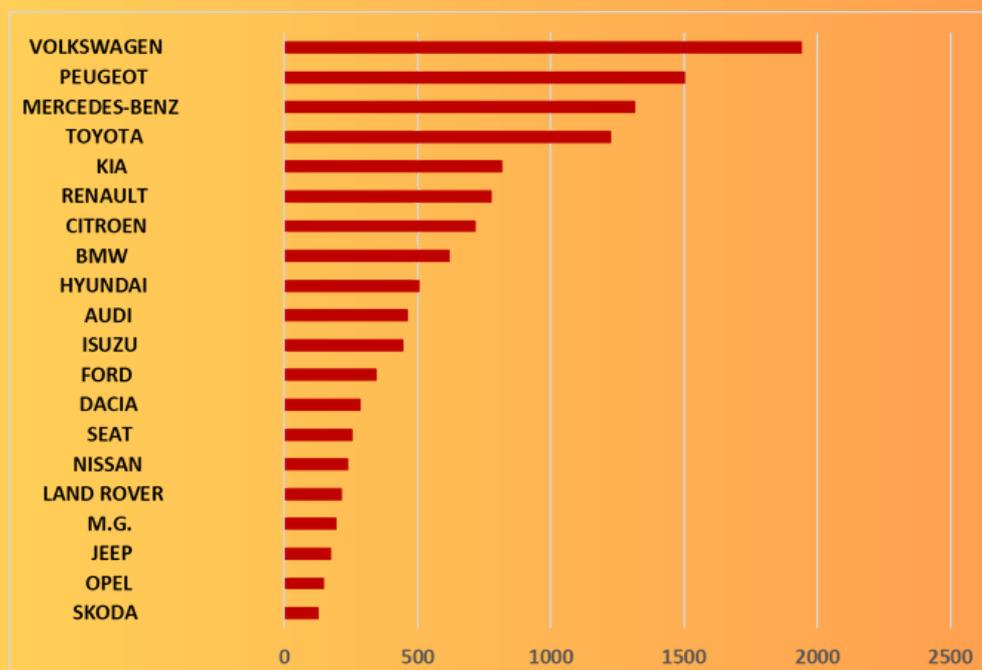
Immatriculations RS
Par GENRE - 2024



Immatriculations RS
Par ENERGIE - 2024



Immatriculations RS
Par MARQUE - 2024



Yura Corporation Tunisie : 6000 nouveaux emplois d'ici 2026 dans le secteur des composants automobiles

La filiale tunisienne de l'entreprise sud-coréenne Yura Corporation, spécialisée dans la fabrication des câbles et composants, prévoit le recrutement de 6000 personnes d'ici 2026, selon l'Agence de Promotion de l'Investissement Extérieur (FIPA).

Fondée en novembre 2007 et disposant de son terrain industriel qui s'étend sur une superficie de plus de 3 hectares dans la zone industrielle de Kairouan 2, Yura Corporation

Tunisie s'emploie actuellement plus de 2000 salariés.

Avec ses trois unités de production, ce projet vient renforcer l'écosystème de l'industrie des composants automobiles qui représente l'un des secteurs stratégiques pour l'économie tunisienne, indique la FIPA.

Yura Corporation a installé ses usines dans plusieurs pays dans le monde. Outre ses 7 filiales en Corée du Sud, le groupe est présent en Chine, au Vietnam, en Slovaquie, en

Serbie, en Russie et en Tunisie. Le groupe est considéré comme un leader mondial dans son domaine, fournissant d'importants constructeurs automobiles, notamment Hyundai et Kia Motors.

Actuellement, la Tunisie compte plus de 280 entreprises dans le secteur des composants automobiles, employant plus de 95 000 personnes et générant un chiffre d'affaires dépassant les 2,4 milliards d'euros, soit plus de 16% des exportations du pays.



The advertisement features a dark background with a blue car silhouette and a person in a red hat. Text includes: 'TOUS RÉUNIS AUTOUR D'UNE MÊME PASSION', 'EQUIP AUTO LE SALON INTERNATIONAL DES PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE PARIS', 'DEMANDEZ VOTRE BADGE D'ACCÈS' with a QR code, and '14-18 OCT. 2025 • PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES' at the bottom.

The background features a futuristic cityscape at night, with illuminated skyscrapers and wind turbines. In the foreground, a sleek, futuristic electric car is parked next to a modern, glowing blue electric vehicle charging station. The overall color palette is dominated by deep blues and purples, with highlights from the city lights and the car's design.

**Parce que chaque
trajet responsable, mérite
un partenaire engagé**

Innovation et emploi : Quel impact aura le partenariat Forvia-Tunisie?

Présent en Tunisie depuis 2009, l'équipementier automobile français Forvia, 7ème fournisseur mondial de solutions pour l'industrie automobile, se propose d'intensifier ses investissements qualitatifs dans le pays.

Le vice-président du groupe, Stéphane Noël, a fait le déplacement à Tunis pour informer la ministre de l'Industrie, des Mines et de l'Énergie, Fatma Thabet Chiboub du projet du Forvia d'accélérer ses investissements dans les domaines des composants automobiles et du textile technique.

Rappelons que les projets du groupe ont été déjà présentés à la ministre lors d'une première rencontre qui a eu lieu le 3 juillet 2024 à Tunis.

Lors de cette nouvelle rencontre, le ministère de l'industrie et le groupe Forvia ont convenu d'établir un partenariat qualitatif et stratégique visant à promouvoir la compétitivité de l'industrie des composants automobiles et des équipements automobiles à l'horizon 2027.



Stimuler l'innovation et la montée en gamme des industries locales.

Deux initiatives de partenariat explorées

Concrètement, deux initiatives ont été explorées. La première consiste en la mise en place d'un centre de recherche et développement dédié à l'équipement automobile.

Selon, le communiqué publié à l'issue de cet entretien, ce projet a une dimension stratégique. Il vise à stimuler l'innovation et la montée en gamme des industries locales. La deuxième initiative s'inscrit, également, dans le même contexte. Il s'agit pour la Tunisie de bénéficier de la forte expertise innovatrice et technologique du groupe Forvia pour développer la « Taskforce Automotive Smart City ».

Ce projet, lancé en grande pompe, le 3 décembre 2024, par le ministère de l'industrie, porte sur la création d'une ville intelligente entièrement dédiée à l'industrie automobile, et ce, dans la cadre d'une vision de modernisation et de transformation industrielle. La Tunisie ambitionne de faire de l'industrie automobile un carrefour incontournable pour les investissements mondiaux dans ce domaine.

La Tunisie, site de composants automobiles incontournable

Pour mener à terme de tels projets technologiques innovants, le gouvernement tunisien s'est engagé à soutenir les investisseurs à travers des mesures facilitant l'intégration des chaînes de valeur locales et le renforcement de la compétitivité du secteur des équipements automobiles.



La Tunisie ambitionne de faire de l'industrie automobile un carrefour incontournable pour les investissements mondiaux.

La Tunisie bénéficie, en outre, d'importants acquis et atouts. Avec un bon savoir-faire technique, une logistique acceptable, une main-d'œuvre qualifiée et des coûts de production maîtrisés, le pays a pu se frayer, un demi-siècle durant, un chemin vers le rang d'acteur de la

chaîne d'approvisionnement mondiale de composants automobiles.

Relever les défis de l'adaptation et de l'innovation

La Tunisie, qui occupe la 2ème place en Afrique dans le secteur des composants automobiles, est, de nos jours, capable de produire une large gamme de composants automobiles, entre pièces mécaniques et systèmes électroniques, ainsi que les composants électriques.

Les composants automobiles produits par 300 entreprises tunisiennes qui emploient 100.000 personnes équipent aujourd'hui 7 voitures sur 10 à travers le globe. Ce marché génère au pays un volume d'exportations de 3 milliards de dollars selon le ministère tunisien de l'Industrie, de l'Énergie et des Mines.

Abstraction faite de ces atouts, la Tunisie est appelée à relever le défi de s'adapter aux nouveaux déterminants de l'investissement direct étranger (IDE).

Sous la forte pression du réchauffement climatique, de l'intelligence artificielle et de la pandémie du Corona virus

Covid 19, les déterminants de l'investissement direct étranger (IDE) ont beaucoup changé. Sans effacer totalement les anciens déterminants, en l'occurrence: les bas salaires et les bas coûts de production, de nouveaux critères sont apparus.



Un partenariat qualitatif et stratégique visant à promouvoir la compétitivité de l'industrie des composants automobiles.

Il s'agit, principalement, de l'exigence d'une main d'œuvre à qualification numérisée, d'une production respectueuse de l'environnement et de la sécurisation des chaînes d'approvisionnement et l'option pour des sites de production de proximité (nearshoring).

Le partenariat avec un groupe comme l'équipementier Forvia s'inscrit justement dans cette nouvelle orientation.

Abou SARRA



Immatriculations 2024 – 2023 – 2022

Voitures Populaires

Voitures Populaires

			2024
 HYUNDAI	Grand i10		1684
 SUZUKI	Celerio		1300
 CITROEN	C3		1051
 Chery	Tiggo 1X		1000
 KIA	Picanto		801
 Mitsubishi	Attrage		300
 RENAULT	Kwid		274
 PEUGEOT	208		13
 TOYOTA	Agya		5
Autres	-		-
			6428

			2023
 SUZUKI	Celerio		1873
 KIA	Picanto		1716
 HYUNDAI	Grand i10		1480
 TOYOTA	Agya		1349
 PEUGEOT	208		503
 RENAULT	Kwid		426
 Mitsubishi	Attrage		94
 Chery	QQ		1
Autres	-		-
			7442

			2022
 HYUNDAI	Grand i10		1318
 TOYOTA	Agya		1281
 KIA	Picanto		1092
 RENAULT	Kwid		837
 PEUGEOT	208		793
 SUZUKI	Celerio		533
 Chery	QQ		494
 Mitsubishi	Attrage		434
 SEAT	Ibiza		152
Autres	-		12
			6428



Révolution automobile mondiale :

Les trois piliers de la transformation d'ici 2050

Le secteur automobile mondial est au cœur d'une révolution structurelle. Trois dynamiques majeures redessinent ses contours à l'horizon 2050 : l'électrification des motorisations, l'émergence des technologies intelligentes

embarquées, et la montée en puissance de la mobilité partagée. Ces tendances, déjà observables, s'accroissent sous l'effet des politiques climatiques, des innovations technologiques et des changements d'usage.

1. L'électrification en marche

La transition vers les véhicules électriques (VE) constitue le moteur principal de la transformation. En 2022, les VE représentaient à peine 14 % des ventes mondiales de

voitures neuves. Ce chiffre devrait doubler d'ici 2026, avec des marchés pionniers comme la Chine (52 %) ou l'Europe (42 %) en tête. La dynamique est soutenue par la baisse spectaculaire du prix des batteries lithium-ion (-90 % depuis 2010), l'essor des gigafactories et l'amélioration de l'autonomie des véhicules. À mesure que le coût total de possession d'un VE devient compétitif, la transition s'accélère.

Parallèlement, les ventes de voitures thermiques ont franchi leur pic historique en 2017. Dès 2027, la demande mondiale de carburant routier (essence/diesel) pourrait commencer à décliner. Si la tendance se confirme, la part des VE dans les ventes pourrait atteindre 50 % en 2035, voire 100 % dans certains scénarios climatiques ambitieux.

D'autres alternatives – comme l'hydrogène ou les e-fuels – restent marginales. La batterie reste aujourd'hui la voie la plus crédible vers une mobilité zéro émission, même si des obstacles subsistent dans certaines régions ou segments (zones rurales, utilitaires lourds...).

2. Des véhicules toujours plus intelligents

Au-delà du moteur, c'est l'intelligence embarquée qui transforme la voiture. Désormais, les nouveaux modèles intègrent une connectivité avancée : 5G, mises à jour à distance, applications associées. Ces fonctionnalités enrichissent l'expérience utilisateur et ouvrent la voie à des modèles économiques basés sur l'abonnement.

La conduite autonome progresse également. En 2025, de nombreux véhicules sont au niveau 2+ d'automatisation. En 2030, on prévoit que 10 % des ventes mondiales intégreront des systèmes de niveau 3, permettant une conduite autonome conditionnelle. D'ici 2040, des dizaines de millions de véhicules entièrement autonomes (niveau 4 ou 5) pourraient circuler, notamment sous forme de navettes, de robo-taxis ou de flottes partagées.

3. Une nouvelle manière d'utiliser la voiture

Enfin, les usages de la voiture

évoluent. Le modèle de la possession individuelle recule au profit de services de mobilité partagée. Covoiturage, VTC, autopartage et abonnements multi-modes se généralisent dans les grandes métropoles. La combinaison entre autonomie et partage pourrait bouleverser la mobilité urbaine : d'ici 2040, jusqu'à 50 % des kilomètres parcourus pourraient l'être via des services partagés autonomes. Si cette tendance est forte dans les pays développés et en Chine, elle progresse plus lentement dans les pays émergents, où l'automobile reste un marqueur social.

Sources : BloombergNEF (*Electric Vehicle Outlook*), Agence Internationale de l'Énergie (*Global EV Outlook*), Reuters, *World Economic Forum*, études et rapports gouvernementaux divers.



Voitures thermiques :

la fin est actée dans les pays développés

La disparition progressive des véhicules thermiques est désormais une trajectoire assumée dans la majorité des pays développés. D'ici 2035 à 2040, les voitures neuves à essence ou diesel devraient être bannies des marchés de l'Union européenne, de l'Amérique du Nord et d'une partie de l'Asie. Ce virage

réglementaire accompagne l'objectif global de neutralité carbone à l'horizon 2050.

L'Europe en tête de peloton

C'est l'Union européenne qui a ouvert la voie avec une législation adoptée en 2023, actant l'interdiction de la vente de voitures neuves à

moteur thermique dès 2035. Cette mesure inclut aussi bien les voitures particulières que les utilitaires légers, et concerne toutes les motorisations thermiques, y compris les hybrides. Seuls les véhicules 100 % zéro émission – électriques à batterie ou à hydrogène – pourront encore être commercialisés.

Une étape intermédiaire est prévue en 2030 : les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves devront avoir baissé de 55 %, ce qui implique une part d'au moins 50 à 60 % de ventes de véhicules électriques. Plusieurs pays européens comme la Norvège (objectif 2025), les Pays-Bas ou l'Irlande (objectif 2030) avaient déjà fixé leurs propres échéances, souvent plus ambitieuses.

En Amérique du Nord, les États prennent le relais

Aux États-Unis, il n'existe pas encore de bannissement fédéral. Toutefois, des États pionniers comme la Californie ont adopté des lois strictes : 100 % des voitures neuves devront être zéro émission d'ici 2035, avec jusqu'à 20 % d'hybrides rechargeables autorisés. Cette stratégie est progressivement reprise par une douzaine d'États, représentant près d'un tiers du marché automobile américain.

Le gouvernement fédéral, quant à lui, vise 50 % de ventes de véhicules électriques ou hybrides rechargeables d'ici 2030, mais sans interdiction formelle des modèles essence ou diesel.

Le Canada s'aligne davantage sur l'Europe : Ottawa a annoncé la fin des ventes de voitures thermiques neuves en 2035 sur l'ensemble du territoire.

Japon, Corée, Australie : des calendriers variables

Le Japon, longtemps fidèle à l'hybride, s'oriente lui aussi vers une électrification totale. D'ici 2035, 100 % des voitures neuves devront être « électrifiées », un terme qui inclut les véhicules électriques à batterie, hybrides rechargeables et hybrides classiques. Tokyo multiplie également les investissements dans les bornes de recharge, avec un objectif de 300 000 bornes installées d'ici 2030.

La Corée du Sud vise un calendrier similaire : la ville de Séoul prévoit l'interdiction des voitures thermiques en 2035, tandis qu'un objectif national autour de 2040 est discuté. En Australie, bien que le gouvernement fédéral reste prudent, plusieurs États envisagent 2035 comme échéance.

Une convergence mondiale

De Singapour à la Nouvelle-

Zélande, de nombreux pays se rapprochent également de l'échéance 2035 pour l'abandon des moteurs thermiques. Même s'il reste des nuances (intégration ou non des hybrides, rythme de mise en œuvre, exemptions locales), une tendance globale se dessine : les voitures essence ou diesel appartiendront bientôt au passé dans les pays développés.

D'ici 2040, les ventes de voitures neuves seront presque exclusivement électriques dans ces régions, amorçant un déclin irréversible du parc thermique et une étape cruciale vers la neutralité carbone.

Sources : BloombergNEF (*Electric Vehicle Outlook*), Agence Internationale de l'Énergie (*Global EV Outlook*), Reuters, , World Economic Forum, études et rapports gouvernementaux divers.



SEE THE WORLD
IN FULL



SOTUDIS
CONCESSIONNAIRE AUTOMOBILE

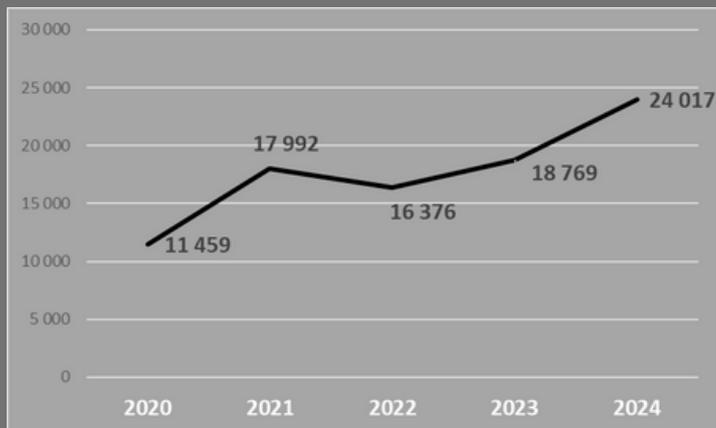
VISITEZ NOTRE SITE WEB
WWW.GEELY-TUNISIE.COM

APPELEZ-NOUS AU
70 131 000

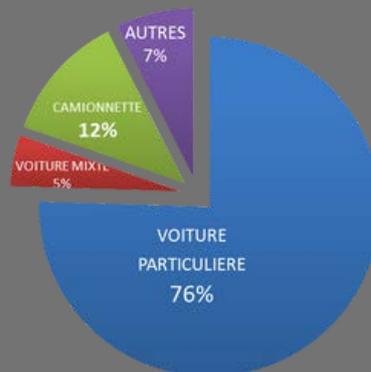
Ré immatriculations

Marché Parallèle

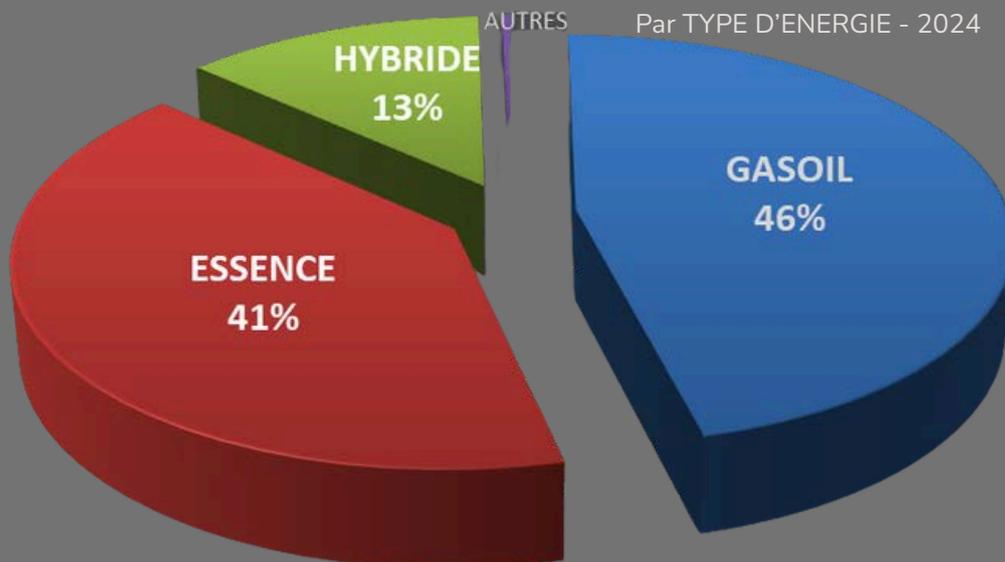
Evolution 2020 - 2024



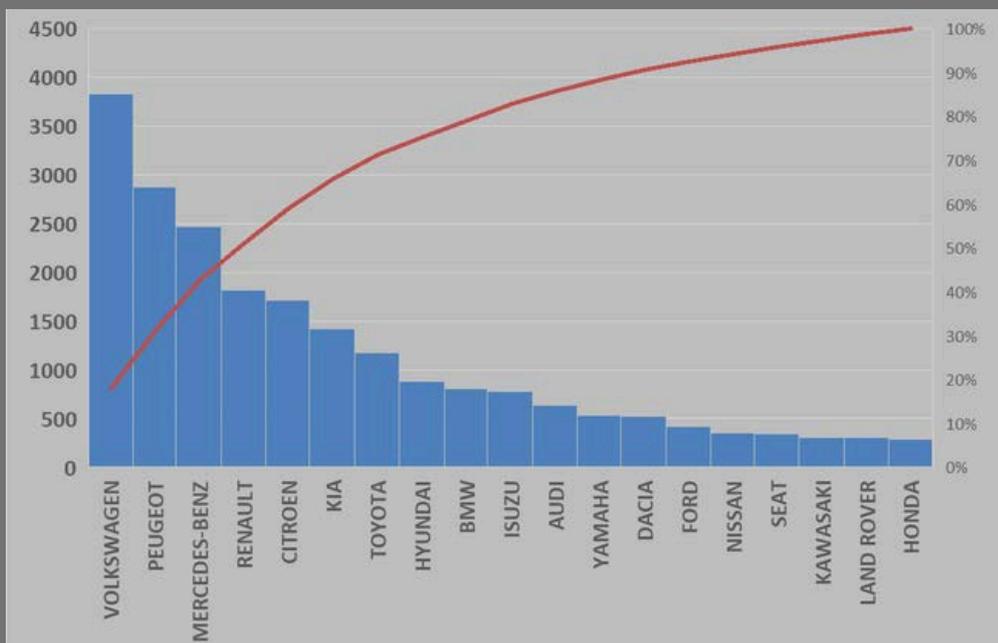
Ré immatriculation
Par GENRE - 2024



Ré immatriculation
Par TYPE D'ENERGIE - 2024



MARQUES Les + Ré immatriculés





Voitures électriques, conduite autonome, mobilité partagée :

À quoi ressemblera le marché automobile en 2050 ?

Entre électrification massive, mobilité partagée et véhicules autonomes, l'industrie automobile mondiale s'engage dans une transformation historique aux horizons 2030, 2040 et 2050.

Le marché automobile mondial connaît une mutation sans précédent. Trois forces majeures accélèrent cette transformation : l'électrification des véhicules, l'intégration croissante de technologies intelligentes et le développement de nouvelles

formes de mobilité partagée. Sous l'effet conjugué des politiques climatiques, des investissements industriels et de l'innovation, le secteur entame une transition profonde qui redessine la mobilité individuelle et collective.

D'ici 2030, les véhicules électriques (VE) devraient représenter entre 40 et 45 % des ventes mondiales de voitures neuves, contre seulement 14 % en 2022.

Dans les pays développés, les ventes de véhicules thermiques (essence et diesel) sont déjà en recul depuis 2017. L'Union européenne prévoit d'interdire la vente de voitures thermiques neuves dès 2035, tout comme plusieurs États et pays pionniers (Norvège, Royaume-Uni, Californie).

Face à ces évolutions, les constructeurs ont intensifié leurs investissements dans les chaînes de production de VE et de batteries. Les véhicules deviennent également plus intelligents, avec des systèmes d'assistance à la conduite, une connectivité embarquée et les premières expérimentations de conduite autonome, notamment à travers des flottes de taxis sans chauffeur dans certaines villes pilotes.

La décennie suivante (2030–2040) marquera la domination des VE dans les grandes régions industrielles. En Europe, en

Chine et en Amérique du Nord, la part de marché des voitures électriques pourrait atteindre ou dépasser 60 % dès le début des années 2030. L'offre sera alors étendue à tous les segments, des citadines aux utilitaires, avec des coûts en baisse et des autonomies en hausse.

Parallèlement, l'hydrogène restera marginal dans les véhicules particuliers. En revanche, la conduite autonome progressera avec l'intégration de navettes automatiques et de services de mobilité sans conducteur dans les zones urbaines. Ces innovations pourraient réduire le besoin de posséder un véhicule individuel dans certaines régions, au profit d'une mobilité à la demande.

À l'horizon 2040–2050, le marché mondial convergera vers un parc automobile majoritairement électrique. Les économies avancées viseront une neutralité carbone avec un parc roulant entièrement composé de véhicules zéro émission (électrique ou hydrogène). On estime que 700 millions de VE

seront en circulation dès 2040, contre 27 millions en 2022. Le transport autonome pourrait également franchir un cap, avec plus de 30 millions de véhicules sans conducteur et une part croissante de la mobilité assurée par des flottes partagées.

Cependant, ces perspectives ambitieuses restent conditionnées à plusieurs facteurs structurants : la généralisation des infrastructures de recharge, la baisse continue des coûts des batteries, des politiques publiques incitatives et l'adhésion des consommateurs à de nouveaux modèles de mobilité.

Sources : *BloombergNEF (Electric Vehicle Outlook), Agence Internationale de l'Énergie (Global EV Outlook), Reuters, Le Monde, World Economic Forum, études et rapports gouvernementaux divers.*



TUNISIE
LEASING & FACTORING

PLUS PROCHE,
POUR ALLER PLUS LOIN



TLF PROPOSE PLUSIEURS SOLUTIONS « GREEN » SOUPLES ET SUR MESURE

pour accompagner les entreprises et les professionnels dans leur transition énergétique par un large éventail de matériels ayant un impact positif sur l'environnement.



POUR TOUS RENSEIGNEMENTS

70 132 000

www.tlf.com.tn



Marchés émergents :

l'électrification avance, mais à plusieurs vitesses

Alors que les économies avancées actent la fin des moteurs thermiques à l'horizon 2035, les marchés émergents empruntent des trajectoires plus nuancées vers l'électrification. Chine,

Inde, Asie du Sud-Est, Amérique latine et Afrique affichent des rythmes et des ambitions variables, selon leur niveau de développement, leur structure industrielle et leur pouvoir d'achat.

Chine : pionnière et locomotive mondiale

La Chine est désormais le premier marché automobile au monde, et surtout le leader incontesté de l'électromobilité.

Grâce à des politiques volontaristes depuis plus d'une décennie (subventions, quotas NEV, incitations à l'achat...), plus de 25 % des voitures neuves vendues en 2022 étaient électriques ou hybrides rechargeables. Cette part pourrait dépasser 50 % dès 2026. Pékin prévoit qu'en 2035, toutes les ventes de véhicules neufs seront « énergies nouvelles », moitié 100 % électriques, moitié hybrides très efficaces. Si le moteur thermique pur reste autorisé jusqu'en 2035, il est déjà en net recul. Avec un réseau dense de recharge, une offre locale abondante et compétitive (BYD, NIO, Geely...), la Chine s'impose comme le moteur de la transition dans le monde émergent – et un exportateur majeur de VE bon marché.

Inde : ambition forte, réalité prudente

Deuxième pays le plus peuplé, l'Inde affiche l'objectif d'atteindre 30 % de ventes de voitures électriques en 2030. Mais sur le terrain, la transition est plus lente. En 2022, moins de 1 % des voitures neuves étaient électriques. Les freins sont multiples : coût élevé des VE, faiblesse du réseau de recharge, dépendance

aux batteries importées. Néanmoins, le segment des deux-roues électriques connaît un boom, porté par des aides publiques et des startups locales. Des progrès récents – investissements de Tata, modèles populaires abordables – laissent espérer une accélération à partir des années 2030. L'Inde pourrait viser une sortie du thermique vers 2045-2050, dans un scénario favorable.

Asie du Sud-Est et Amérique latine : décalage assumé

La majorité des pays de l'ASEAN restent au stade de l'amorçage (<1 % de VE en 2022). La Thaïlande, l'Indonésie ou le Vietnam investissent toutefois dans la filière, avec des ambitions industrielles et des objectifs de sortie du thermique à l'horizon 2035-2040. En Amérique latine, le Mexique et le Brésil sont les plus structurés. Le premier pourrait s'aligner sur les États-Unis, tandis que le second mise sur les biocarburants (éthanol). D'autres pays comme le Chili ou la Colombie avancent grâce à des incitations ciblées, mais le coût et la concurrence de l'occasion freinent encore la transition.

Afrique : la plus grande marche à franchir

Le continent africain reste très en retard, en raison de son faible taux de motorisation, de la prévalence de véhicules d'occasion importés, et d'infrastructures électriques fragiles. Quelques signaux émergent (bus électriques au Maroc, motos électriques au Kenya), mais le thermique y restera dominant au moins jusqu'aux années 2040. Une électrification progressive via les deux-roues ou les véhicules d'occasion importés est plus probable qu'un déploiement massif de VE neufs.

Sources : BloombergNEF (*Electric Vehicle Outlook*), Agence Internationale de l'Énergie (*Global EV Outlook*), Reuters, *World Economic Forum*, études et rapports gouvernementaux divers.

TOUS RÉUNIS AUTOUR
D'UNE MÊME PASSION



100 000
PROFESSIONNELS

1 400
EXPOSANTS &
MARQUES



EQUIP AUTO
LE SALON INTERNATIONAL DES
PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE



**DEMANDEZ VOTRE
BADGE D'ACCÈS**



CONTACT

CCITF/PROMOSALONS TUNISIE • T. +216 31 31 78 78 | ons.charni@ccitf.org

14-18 OCTOBRE 2025 • PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES

equipauto.com

#equipauto in X f @ d y

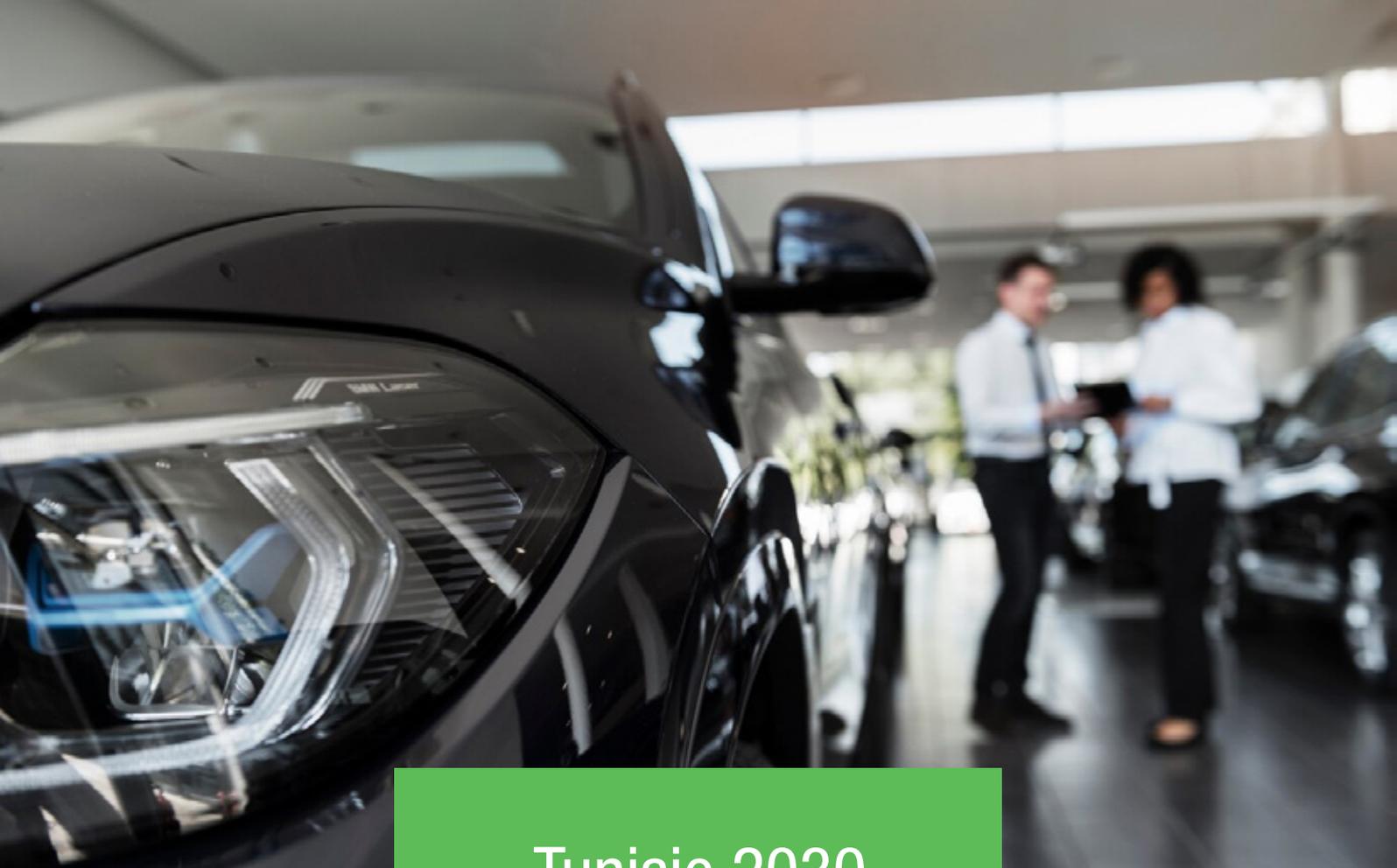
Un salon de *Keyros*

fiev



COMEXPOSIUM

Organisé par EQUIP'AUTO SAS



Tunisie 2030

Le marché automobile à l'aube d'une révolution électrique

À l'horizon 2030, le paysage automobile tunisien se métamorphose, porté par une vague d'électrification et de technologies de pointe. Si les moteurs thermiques continuent de vrombir, leur chant s'estompe peu à peu face à la montée en puissance des véhicules électriques (VE).

L'électrique gagne du terrain, mais à son rythme

La Tunisie, à l'image des marchés émergents, adopte l'électrique avec prudence. Les infrastructures de recharge, bien que plus développées qu'aujourd'hui, peinent à couvrir l'ensemble

du territoire. Les coûts, encore élevés, freinent une adoption massive. Cependant, l'industrie locale, soutenue par des partenariats internationaux, commence à produire des VE et leurs composants, amorçant une baisse des prix.

C'EST UNE MG!



Cyberster

La mobilité intelligente s'invite dans les rues tunisiennes

Les voitures connectées deviennent la norme, offrant une expérience de conduite enrichie. Navigation intelligente, divertissement à bord, sécurité renforcée : la technologie transforme chaque trajet. Les solutions de mobilité partagée, comme l'autopartage et le covoiturage, gagnent en popularité, décongestionnant les villes et réduisant l'empreinte carbone. Les consommateurs tunisiens, acteurs du changement

Sensibles aux enjeux environnementaux, certains Tunisiens se tournent vers des véhicules plus propres et économes. La demande de VE utilitaires et de transport de marchandises explose, portée par les entreprises et les administrations. Le marché de l'occasion, riche en VE abordables, séduit une clientèle soucieuse de son budget.

Défis et opportunités : la Tunisie à la croisée des chemins

La transition n'est pas sans

embûches. La formation des professionnels aux nouvelles technologies, l'adaptation de la réglementation, la sécurisation de l'approvisionnement en matières premières : autant de défis à relever. Mais la Tunisie a aussi des atouts. Son potentiel en énergies renouvelables, sa main-d'œuvre qualifiée, sa position géographique stratégique : autant d'opportunités à saisir.

Deux scénarios possibles :

- ♦ **Scénario optimiste:** La Tunisie devient un hub régional de l'électromobilité, avec une industrie automobile florissante et une mobilité durable pour tous.
- ♦ **Scénario pessimiste :** La Tunisie peine à s'adapter, restant dépendante des importations de véhicules polluants, et voit ses problèmes de congestion et de pollution s'aggraver.

L'avenir du marché automobile tunisien se joue maintenant. Les décisions prises aujourd'hui détermineront si la Tunisie saura saisir l'opportunité de cette révolution électrique.



A la page 100

- HEBDO
- HORS-SERIES
- DOCUMENTS - RAPPORTS
- COLLECTIONS

CONTACT US

Phone Number
+216 71 962 775

Website
webmanagercenter.com

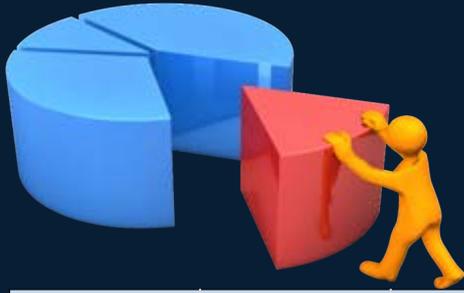




Faire face à l'imprévu avec l'assurance auto CTAMA

- ✓ L'assurances "Tous risques"
- ✓ La garantie "vol"
- ✓ Les dommages accidentels avec collision
- ✓ La garantie "incendie"
- ✓ L'assurance de bris de glaces
- ✓ Des garanties complémentaires pour compléter votre couverture

Visites Techniques

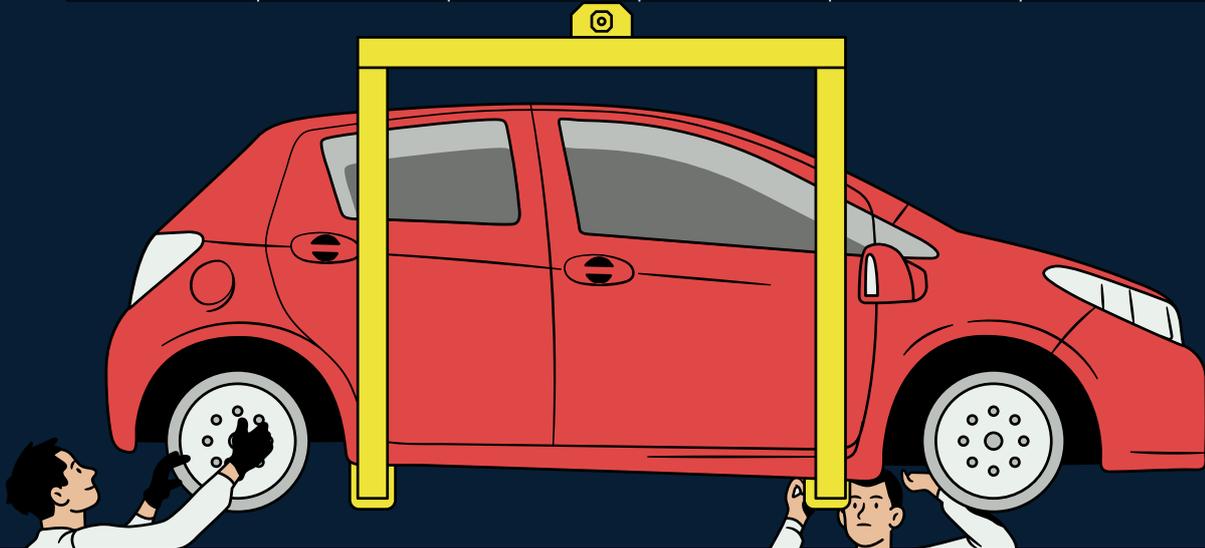


2,1 millions en 2024

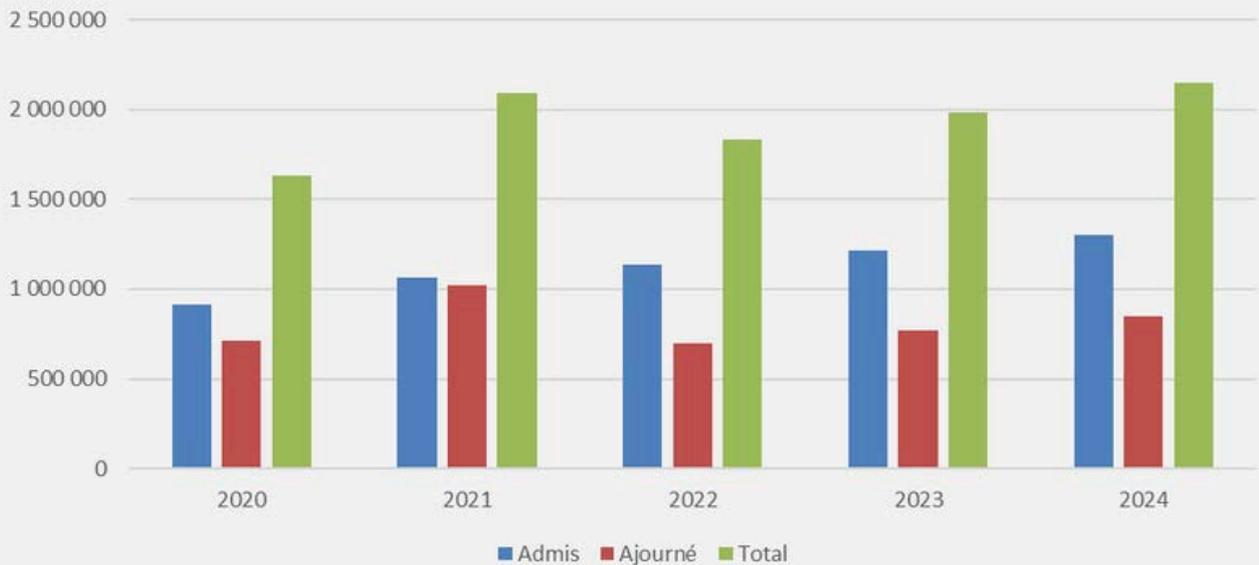


40% ajournés

	2020	2021	2022	2023	2024
Admis	915 578	1 066 000	1 137 715	1 215 198	1 301 460
Ajourné	713 025	1 024 280	697 077	767 285	848 647
Total	1 628 603	2 090 280	1 834 792	1 982 483	2 150 107

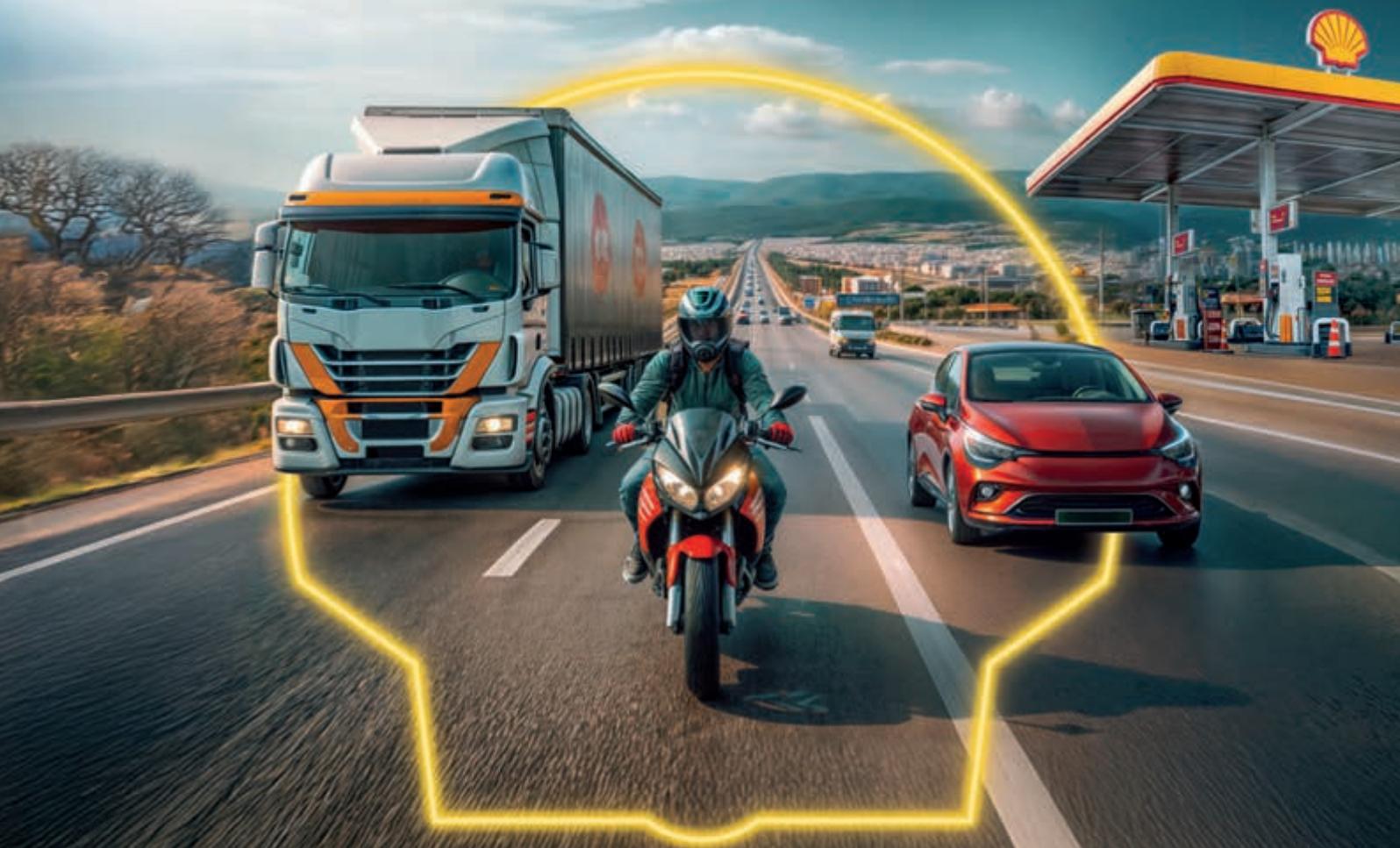


Visites Techniques
2020 - 2024





Les consommateurs Tunisiens ont élu Shell **LA MARQUE DE L'ANNÉE 2025**



Merci pour votre **confiance**

Shell
HELIX

Shell
RIMULA

Shell
ADVANCE

Shell
V-Power



Shell
FuelSave

Vos avis et votre confiance sont notre plus grande motivation pour continuer à vous offrir le meilleur, chaque jour. Merci à vous, chers clients, de faire partie de cette belle aventure !





NEW

SWIFT



Société **CAR PRO**

Siège Kram : 26, Rue Al Khawarizmi, 2015 ZI. Kram (LAC III).

Suzuki Mégrine (SAV) : Zone Industrielle Z4 (Saint-Gobain)

Agence Tunis : 09, Rue Hammouda Bacha, 1001 Tunis.

Agence Nabeul : Avenue Grand Maghreb, 8000 Nabeul.

Agence Sousse : Route de Tunis, Akouda Sousse.

Agence Sfax : Avenue Hédi Khfacha, Bab Bhar 3000 Sfax.

Agence Gabès : Route Nationale N°1, Bouchemma 6031 Gabes.

Agence Djerba : Route Ajim KM 1, Hourmt Souk, Djerba.

Tél : 70 603 500

Tél : 70 603 236

Tél : 70 603 500

Tél : 29 732 701

Tél : 99 604 506

Tél : 26 446 600

Tél : 29 421 274

Tél : 55 212 328

 www.suzuki.tn



Suzuki Tunisie