

Secteur : Construction automobile

1. Principales caractéristiques du tissu industriel

Le leader du marché africain est Toyota, avec 270 000 véhicules vendus en 2014, à partir de ses trois bases d'Afrique du Sud, du Kenya et d'Égypte.

Parmi les grands marchés, l'Afrique du Sud (650 000 véhicules neufs écoulés en 2014, selon Renault), l'Égypte (345 000), l'Algérie (340 000) et le Maroc (120 000) sont des poids lourds, très loin devant le reste du continent.

Au Nigeria, pays de 160 millions d'habitants, il ne s'est vendu en 2014 que 60 000 véhicules (10 000 de plus qu'en 2013 cependant), à peine plus qu'en Tunisie (52 000). La même année, en République démocratique du Congo, un pays de 67 millions d'habitants, 2 200 véhicules neufs ont été vendus, trois fois moins qu'au Sénégal, qui compte 14 millions d'habitants...

Le Monde – 19/06/2015

Afrique du sud : un secteur clé de l'économie

L'Afrique du Sud est traditionnellement le leader de l'industrie automobile en Afrique. Les principaux fabricants internationaux du pays sont BMW, Chrysler, General Motors, Fiat, Ford, Toyota et Volkswagen. Ils sont tous concentrés dans les provinces du Cap Oriental, Gauteng et KwaZulu-Natal.

- ✓ Volkswagen exploite une usine à Eastern Cape depuis le début des années 1950. Elle emploie environ 6.000 personnes et produit 120 000 véhicules par an, dont 40 000 sont exportés vers les pays africains. Le groupe Volkswagen détient une part d'environ 22% du marché automobile en Afrique du Sud.
- ✓ BMW exploite une usine de 5000 employés et fabrique environ 55 000 véhicules par an. L'usine a été fondée en 1968.
- ✓ L'usine Mercedes-Benz a été fondée à Eastern Cape vers 1954 et produit environ 55 000 véhicules, dont environ 30 000 sont vendus sur le marché local
- ✓ La société MAN est présente en Afrique depuis 1968 et exploite deux usines pour environ 2500 camions/an, vendus presque entièrement sur les marchés de l'Afrique australe.

Le gouvernement sud-africain apporte un soutien important à l'industrie automobile. L'assemblage des véhicules et la fabrication des composants représentent 30% du secteur manufacturier.

Plusieurs programmes d'aide ont été mis en œuvre depuis 1995. L'APDP a démarré le 1er Janvier 2013, avec l'objectif principal de stimuler l'expansion de la production locale jusqu'à 1,2 millions de véhicules par an d'ici 2020 et d'augmenter de manière significative le contenu local. Ce programme repose sur quatre piliers: droits d'importation, Allocation pour l'Assemblage des Véhicules, incitations à la production (PI), programme d'investissement de l'automobile (AIS).

La qualité de la production automobile en Afrique du Sud est égale à celle des usines d'Europe occidentale, qui sont responsables d'une partie du monde la plus de la production contrôlée de la qualité dans l'industrie automobile.

Sources: 1 /: www.southafrica.info; 2 /: Automotive informations Afrique du Sud-clé sur l'industrie automobile sud-africaine; 3 /: IWIM - Institut für Weltwirtschaft und Internationales Management - La performance à l'exportation de l'Afrique de l'industrie automobile du Sud. Nouveaux Stimuli par l'Accord de libre-échange UE-Afrique du Sud? - Universität Bremen

Algérie : un contexte difficile

L'entrée en exploitation de l'usine de Renault près d'Oran en 2014 a pu laisser espérer que les carnets de commandes des sous-traitants algériens se garniraient du jour au lendemain. Il n'en est toujours rien. Et pour cause : l'industrie automobile algérienne avait disparu dans les années 1970.

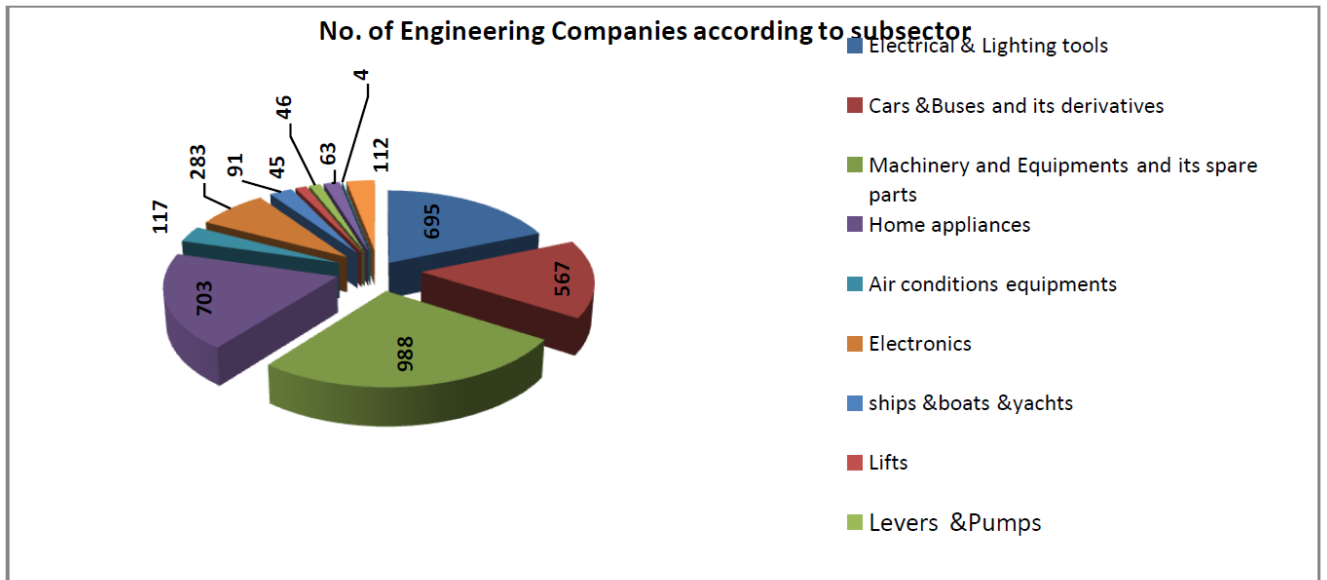
Aucun équipementier international – comme Valeo ou Faurecia – n'y est présent. « La renaissance de la filière en Algérie ne peut pas se faire en un claquement de doigts. C'est illusoire et un non-sens de penser qu'on peut créer un écosystème automobile du jour au lendemain. C'est un processus long et progressif », estime Latifa Liot, consultante basée à Alger, où elle accompagne les projets de plusieurs industriels internationaux. Selon elle, les sous-traitants algériens sont encore loin d'être au niveau, rappelant que les Marocains ont parcouru un long chemin avant d'ouvrir Renault Tanger Med.

« La tâche est plus difficile en Algérie, qui dispose d'un tissu industriel automobile moins développé qu'au Maroc, avec des volumes d'usine moindres, qui n'attirent donc pas encore nos grands fournisseurs de rang un », reconnaît ce Français, qui anime les équipes industrielles et logistiques de Casablanca, de Tanger et d'Oran. « On peut toutefois d'ores et déjà appuyer le développement de filières spécifiques. Le pays dispose par exemple d'un réel savoir-faire en matière d'emboutissage et de tôlerie. Des partenariats mixtes avec des fournisseurs du panel constructeurs seraient à ce titre un réel atout pour renforcer leurs compétences », analyse Latifa Liot.

Chez Renault, Pascal Felten est sur la même longueur d'onde. « Pour être compétitive, une usine doit croître en volume, à l'instar de notre installation de Tanger, qui produit 800 véhicules par jour, contre 125 à Oran, dont les coûts de production sont logiquement plus élevés. Mais avec l'évolution récente de la réglementation algérienne, qui, pour les voitures fabriquées localement, diminue les taxes et autorise le crédit automobile, nous nous félicitons d'être présents industriellement en Algérie », indique-t-il.

Jeune Afrique - 16/11/2015

Egypte : Priorité à la satisfaction du marché national



Source : GAFI-2016

L'Égypte dispose de 26 usines d'assemblage d'automobiles ainsi que de 300 usines de production de composants. Quelques 5,6 millions de véhicules sont immatriculés dans le pays, dont 32% sont âgés de plus de 17 ans. La production totale en 2011 était de 133 000 unités, tandis que 97 000 véhicules ont été importés.

GM, BMW, Nissan, Hyundai et Daewoo produisent une grande partie de leur gamme de produits dans leurs usines en Égypte. General Motors, Chrysler, Mercedes, Peugeot, Hyundai, Suzuki, BMW et Citroën ont établi des usines d'assemblage.

La plupart des produits égyptiens n'ont pas la qualité pour rivaliser sur le marché européen. En outre, à l'exception de l'Égypte et du Soudan, tous les autres pays membres du COMESA ont la conduite à droite, ce qui nécessiterait une adaptation des véhicules qui n'est pas justifiée par la taille du marché.

Le tissu des fournisseurs comprend 338 usines employant environ 70 000 travailleurs, avec une production annuelle de 455 millions \$, selon les statistiques de l'Egyptian Association automobile Manufacturing (EAMA).

Selon la loi (Décret 192 du ministère de l'Industrie) le contenu local des véhicules assemblés doit être d'au moins 45% pour les voitures particulières et 70% pour les camions et les autobus. Chaque assembleur traite avec au moins 30 fournisseurs locaux. Pour se conformer aux exigences de contenu local, les composants automobiles suivants sont maintenant fabriqués en Égypte: pneus et chambres à air, vitrages et pare-brise, pièces en aluminium, fils

électriques, ressorts à lames, filtres à huile, filtres à air, sellerie, pièces en plastique et pare-chocs.

Les lois relatives au contenu local ont causé des problèmes à de nombreux fabricants locaux, en particulier ceux qui assemblent des voitures haut de gamme. Les experts de l'industrie automobile estiment que les constructeurs automobiles pourraient atteindre 45% au maximum en termes de contenu local et que toute augmentation supplémentaire obligerait à fabriquer des pièces de moteur ou le corps en Egypte. Bien qu'il soit certainement possible en termes techniques pour la fabrication de ces pièces localement, la production ne serait pas en quantité suffisante pour couvrir le coût d'investissement élevé.

Aujourd'hui, en dehors de l'entreprise publique NASCO, il existe plus de seize marques et modèles:

1. Al Fotouh Société de montage de BMW
2. Les véhicules américains arabes : joint-venture entre Jeep et l'Organisation arabe pour l'industrialisation
3. El-Tramco : Assemble des véhicules polonais et tchèques, Rama et Jawa
4. General Motors Egypte S.A.E est basé à Maadi, Le Caire
5. Ghabbour Brothers : Monte des voitures particulières Hyundai et des autobus Scania.
6. Gorika Egypte assemble des camions
7. JAC assemble des Citroën
8. Mercedes Egypte
9. Suzuki Egypte
10. Wagih Abaza Company, assemble des Peugeot
11. Le Groupe Auto bavaroise, entreprise égyptienne pour la fabrication et la vente de BMW sur le marché local. Fondé par BMW en mars 2003 en tant que concurrent de Automotive Joint Company
12. Speranza Motors, Ltd est un fabricant d'automobiles basé à Maadi, Le Caire Il fait partie partie de Daewoo Motor Egypt (DME) qui lui-même appartient à Fotouh Groupe Aboul.
13. Le Groupe Seoudi est spécialisé pour la fabrication de véhicules Nissan
14. The Egyptian German Automotive Company assemble des véhicules Mercedes
15. El Nasr Automotive Manufacturing Company, entreprise publique fondée en 1960 à Helwan, Le Caire. Produit pour Fiat

Source: *Industrie automobile en Egypte - Thai Trade Center, Le Caire - Octobre 2013*

Maroc : une dynamique qui ne faiblit pas

« Le royaume chérifien s'est engagé sans interruption depuis 1960 dans l'industrie avec l'usine de la Société marocaine de construction automobile, basée à Casablanca et privatisée en 2003. Assemblant des véhicules pour Renault, Peugeot et Fiat, elle a été reprise par le constructeur au losange en 2011 », rappelle depuis Casablanca Abdelaziz Meftah, le secrétaire général de l'Association marocaine de construction automobile (Amica), qui regroupe 90 % des équipementiers du secteur. « Le fait de séduire des constructeurs automobiles comme Renault et Peugeot a été possible grâce à l'implantation de leurs grands fournisseurs de rang un, tels que les japonais Yazaki [câblages], Takata [systèmes de sécurité] et Sumitomo [verre et électronique], présents chez nous depuis très longtemps », explique le Marocain.

Dans leur sillage, des fabricants du royaume ont pu se développer et passer du rang deux au rang un, comme les sociétés Induver (fabricant de verre) et Tuyauto (tubes). « Notre industrie s'est étoffée et diversifiée, détrônant même, en 2014, la filière des phosphates pour devenir le premier secteur à l'exportation, avec un chiffre d'affaires de 4 milliards d'euros », se félicite le secrétaire général de l'Amica.

« Au Maroc et en Algérie, nous avons des équipes d'acheteurs qui travaillent à augmenter nos performances en matière d'intégration locale [une exigence administrative également]. Il ne s'agit pas de plaire aux autorités, mais aussi et surtout d'améliorer la compétitivité de nos usines marocaines, en donnant la priorité aux pièces pour lesquelles les coûts logistiques sont élevés, en particulier le câblage et les sièges », explique Pascal Felten, directeur industriel de Renault pour la région Afrique – Moyen-Orient – Inde.

Jeune Afrique - 16/11/2015

Le pays ambitionne d'atteindre 100 Mds MAD d'exportations automobiles par an en 2020.

Nigéria : des projets nombreux mais encore modestes

« Au Nigeria, sans les incitations fiscales et douanières, nous ne fabriquerions pas de voitures », reconnaît Éric Maydieu, le patron de Peugeot dans le pays, qui a rouvert en 2014, avec son partenaire local PAN, son usine d'assemblage de Kaduna, à l'arrêt depuis 2011. La production attendue en 2015 est seulement de 400 véhicules : des modèles 301 et 508. « Ici, nous ne pourrions pas aligner le coût par véhicule sur celui obtenu dans nos usines de Vigo [Espagne] ou de Rennes [France], mais les exigences de qualité sont identiques », ajoute-t-il.

Jeune Afrique - 16/11/2015

Chez Renault, Pascal Felten, directeur industriel prévoit le démarrage au Nigeria d'une petite usine de remontage de véhicules démontés en Europe, d'ici à décembre, et étudie des projets similaires au Kenya et en Angola, tournés exclusivement vers leurs marchés nationaux respectifs. « En revanche, précise-t-il, Renault n'annoncera pas à court terme un projet de la taille de celui de Tanger, tourné vers l'exportation. »

Les petites usines d'assemblage, même nées pour des raisons fiscales et commerciales, peuvent entraîner la naissance ou la renaissance industrielle de certains pays. « Il y a un cheminement naturel entre les usines de remontage de véhicules démontés, les véritables usines de montage et les grandes usines complètes, de la formation des pièces de la carrosserie, jusqu'à la peinture », indique Pascal Felten, qui prend le Maroc comme un bon exemple de cette progression. Reste que pour les pays dont le tissu automobile est faible, le principal défi pour attirer les constructeurs est de faire venir leurs grands fournisseurs de rang un.

Dans les pays où les marchés de véhicules neufs sont encore très limités et irréguliers, il faudra nécessairement créer les conditions d'un marché régional pour augmenter les volumes

Et quand un premier constructeur s'installe, de s'appuyer sur lui pour qu'il incite à produire sur place ceux qui l'approvisionnent en pièces. Enfin, dans les pays où les marchés de véhicules neufs sont encore très limités et irréguliers – tel le Nigeria, avec seulement 15 000 véhicules en 2015, contre 50 000 en 2014 -, il faudra nécessairement créer les conditions d'un marché régional pour augmenter les volumes. Sans oublier l'amélioration des capacités logistiques et électriques, essentielles pour les usines et leurs sous-traitants.

Jeune Afrique - 16/11/2015

Tunisie

Les caractéristiques du secteur des composants automobiles en Tunisie peuvent être consultées sur le lien suivant :

<http://www.tunisieindustrie.nat.tn/fr/doc.asp?mcat=13&mrub=195>

Source : « La branche des composants automobiles en Tunisie – 2010 – Agence de promotion de l'industrie et de l'innovation ».

Le montage des véhicules en Tunisie n'a pas eu un grand essor. Cette activité est restée marginale au vu des quantités annuelles produites qui sont estimées à 5 000 véhicules par an. Quatre usines se partagent le marché tunisien : l'IMM pour le montage des pick-up Isuzu, STIA, pour le montage des autobus (Mercedes), autocars (Irisbus), pick-up (Mitsubishi), véhicules utilitaires et poids lourd, la SETCAR pour le carrossage des autobus et autocars et montage des poids lourds Volvo, et ALPHA BUS pour le carrossage des autobus, autocars MAN. La protection tarifaire et douanière du marché tunisien des véhicules utilitaires et des autobus et autocars a néanmoins favorisé la création de ces ensembliers et permis le transfert de technologie de la part des constructeurs et ces ensembliers.

La branche des composants électriques automobiles et accessoires en Tunisie

La branche des composants automobiles électriques et leurs accessoires regroupent 109 entreprises employant près de 35 000 personnes. Cette industrie se développe de plus en plus en Tunisie et principalement dans le district du Grand Tunis et dans le gouvernorat de Nabeul. On note néanmoins de nouveaux investissements très importants dans le gouvernorat de Béja et de Kairouan. D'autres sont à venir, notamment à Gafsa. Il est à noter par ailleurs que de grands équipementiers opérant déjà en Tunisie, ont engagés de grands investissements

d'extension, en créant de nouvelles unités autonomes et en procédant au rachat d'un concurrent ayant 2 unités sur place. A l'heure actuelle, les 10 premiers équipementiers mondiaux en termes de fabrication de faisceaux de câbles sont installés en Tunisie.

TABLEAU 1 : RÉPARTITION DES ENTREPRISES PAR ACTIVITÉ ET PAR RÉGIME EN MAI 2009

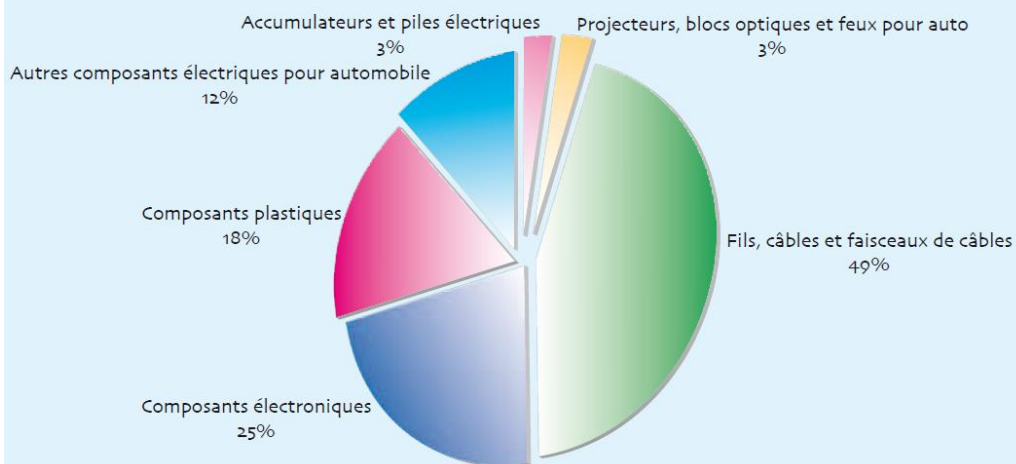
Secteurs d'activités	Nombre	%	TE*	%	NTE**	%
Fils, câbles et faisceaux de câbles	49	44,5	49	48,0	0	0
Composants électroniques.	25	22,7	23	22,5	2	25
Composants plastiques	18	16,4	17	16,7	1	12,5
Autres composants électriques pour automobile	12	10,9	12	11,8	0	0
Accumulateurs	3	2,7	0	0,0	3	37,5
Projecteurs, blocs optiques et feux pour autos.	3	2,7	1	1,0	2	25
Total	110	100	102	100	8	100

Source : API / BDI - Mai 2009

*TE : Totalement Exportatrice

** NTE : Non Totalement Exportatrice

FIGURE 1 : RÉPARTITION DES ENTREPRISES PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ EN %



Source : API / BDI - Mai 2009

TABLEAU 4 : RÉPARTITION DES ENTREPRISES À PARTICIPATION ÉTRANGÈRE PAR PAYS D'ORIGINE

Pays du Participant Etranger	*NTE	**TE	Total général
Algérie - France - Monaco		1	1
Allemagne		19	19
Allemagne - Autriche		1	1
Allemagne - Italie		1	1
Belgique		1	1
Emirats A.U - Koweït - Arabie Saoudite	1		1
Espagne - Luxembourg (64%)		1	1
France	1	37	38
France - Italie		4	4
Grande Bretagne		2	2
Hollande - France		1	1
Hollande - U.S.A - Espagne		1	1
Italie		17	17
Italie - Luxembourg		1	1
Turquie	1		1
U.S.A		2	2
Chypre		1	1
France - Suisse		1	1
Autriche - Suisse		1	1
Corée du sud		1	1
Grande Bretagne - Japon		1	1
Total général	3	94	97

Source : API / BDI - Mai 2009

*NTE : Non Totalement Exportatrice

**TE : Totalement Exportatrice

Plusieurs grands équipementiers mondiaux sont installés en Tunisie, aussi bien dans les secteurs des Fils, câbles et faisceaux de câbles, les composants électroniques, plastiques que dans les autres composants électriques. A ce titre on note la présence des groupes suivants :

- Valeo (France)
- Johnson Control (Etats-Unis)
- Lear Corporation (Etats-Unis)
- Pirelli (Italie)
- Mets (Allemagne)
- Leoni (Allemagne)
- Yura Corporation (Corée du Sud)
- Kromberg & Schubert (Allemagne)
- Draxel Maier (Allemagne)
- Robert Bosch (Allemagne)
- Chakira (Tunisie)
- Yazaki (Japon)
- Era (Allemagne)
- Imtec (groupe Carghil - Etats-Unis)
- Plastivaloire (France)

Les entreprises du groupe Tunisien CHAKIRA, spécialisées dans la fabrication des câbles et des faisceaux de câbles sont parmi les premières mondiales dans ce domaine. Ce groupe s'est internationalisé avec un centre de recherche et de développement au Portugal, une unité de fabrication au Maroc et en Roumanie et un bureau de représentation en Allemagne.

Leurs produits sont essentiellement destinés aux équipementiers et usines d'assemblage de véhicules européens. Leurs usines de câbles en Tunisie fournissent près de 80% du marché en Tunisie (sources Chakira).

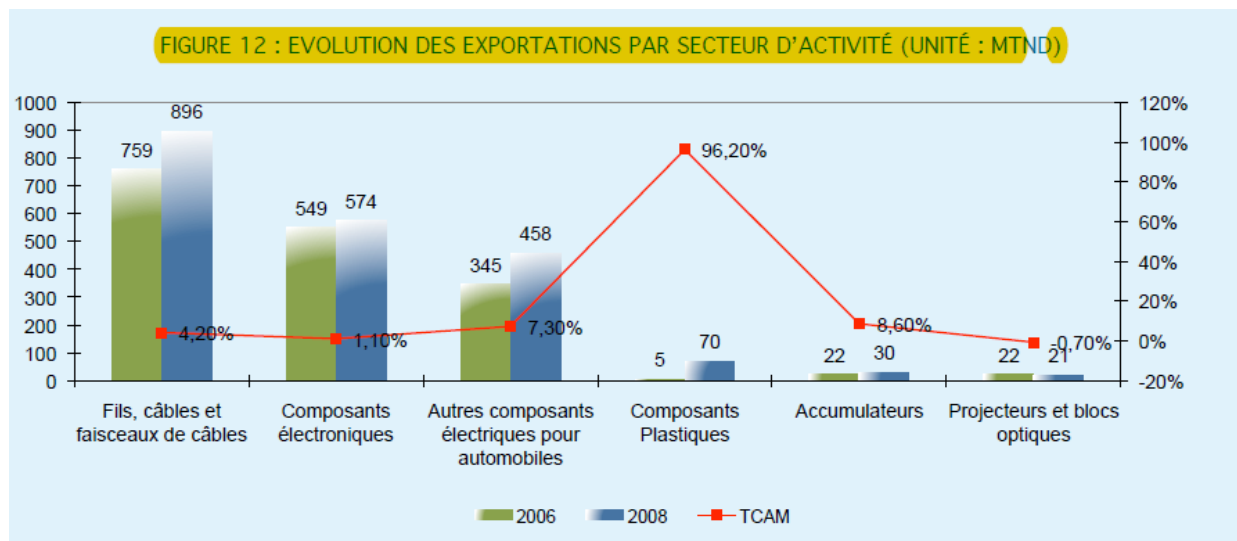


TABLEAU 25 : RÉPARTITION DES EXPORTATIONS PAR PRODUITS SUR LA PÉRIODE 2006 – 2009 (8 MOIS)

Unité : 1000TND

Secteurs d'activités	Libellés	2006	2007	2008	2009 (8 mois)
Fils, câbles et faisceaux de câbles	Câble en fibre optique	72,8	48,8	4,0	2,6
	Faisceaux et câbles	470,7	587,7	550,7	243,1
	Fils	208,9	343,9	333,5	335,3
	Fils pour bobinage	6,2	8,8	7,7	6,5
Total		758,7	989,2	896,0	587,5

Composants électroniques	Allume cigare	0,2	23,8	23,4	18,2
	Appareil de réglage moteur	0,0	0,0	0,0	0,1
	Assemblage électronique	138,6	187,2	178,1	34,9
	Autres appareils électriques	0,0	0,1	0,0	0,0
	Ballast	0,0	0,0	0,0	0,4
	Bobines	17,7	25,0	13,5	0,7
	Bobines d'allumage	12,5	5,4	1,8	0,0
	Carte électronique	0,0	5,8	21,2	10,8
	Centrales clignotantes	1,6	5,8	5,0	4,6
	Circuit Imprimés	47,0	73,3	66,9	25,7
	Clés électronique	0,0	0,0	0,0	2,5
	Commutateur	1,5	0,8	0,0	0,0
	Condensateur	11,0	11,1	5,7	0,0
	Connecteurs	115,5	151,0	139,2	55,5
	Cosses de batterie	1,4	1,3	1,0	0,4
	Ecran à cristaux liquides	141,5	148,9	73,9	57,1
	Haut parleur	47,8	66,7	43,8	19,9
	Interrupteur	0,1	0,0	0,0	0,0
Transformateur	12,8	16,6	1,0	0,0	
Total		536,3	706,1	573,3	231,0
Autres composants électriques pour automobiles	Appareil de diagnostique	1,8	3,0	5,2	0,3
	Autres appareils d'allumage	3,5	0,0	0,0	0,0
	Autres appareils de signalisation	0,0	0,1	0,1	0,0
	Autres appareils électriques	267,2	405,2	427,0	114,2
	Autres pièces et accessoires	43,0	34,9	0,0	0,0
	Composants Électriques isolés	10,8	4,3	7,3	1,6
	Dégivreur et dispositif anti-buées	0,0	0,0	0,0	0,0
	Dispositif d'allumage	18,9	10,7	18,3	12,7
	Klaxon	0,0	0,0	0,0	0,2
Total		345,3	458,2	457,9	128,9
Composants plastiques	Autre pièces plastiques	4,3	23,7	69,8	21,4
	Bac et couvercles en plastiques	0,2	0,0	0,0	0,0
	Bouchon en matières plastiques	0,0	0,0	0,0	0,0
	Garniture de carrosserie	0,1	0,0	0,0	0,0
Total		4,7	23,7	69,8	21,4
Accumulateurs	Accumulateurs	21,7	36,6	30,2	18,2
Total		21,7	36,6	30,2	18,2
Projecteurs et blocs optiques	Autres appareils de signalisation	2,3	1,4	0,9	0,8
	Autres appareils d'éclairage	17,4	20,7	18,1	8,6
	Bloc optiques	0,0	0,0	0,0	0,2
	Catadioptré	2,1	2,2	2,2	1,9
	Rétroviseur	0,0	0,0	0,0	0,0
Total		21,8	24,4	21,3	11,6
Total des exportations		1 688,5	2 238,2	2 048,5	998,6

La branche des composants automobiles mécanique en Tunisie

La branche des Composants Automobiles Mécanique compte 115 entreprises dont 39 sont totalement exportatrices. Cette branche est beaucoup plus « Locale » que le secteur des composants automobiles électriques. Les activités de cette branche sont représentées dans

une quinzaine de gouvernorats, avec moins de concentration sur le grand Tunis. La ville de Sfax est bien représentée. La branche emploie environ 13 500 personnes dont près de 8000 dans les entreprises TE. Les composants automobiles mécaniques ont été divisés en 7 secteurs d'activités :

- Equipement de carrosserie (interne et externe) : Airbags, ceinture de sécurité, filtres à huile...
- Organes de direction, de suspension et de freinage : Câbles de freins, de démarreurs,
- Equipements moteurs : Blocs cylindre, culasses, turbo
- Les pièces en caoutchouc ou en plastique
- Organes de transmission : Crémaillères, volant, colonnes de direction...
- Organes d'échappements : tuyaux et silencieux d'échappement
- Autres

TABLEAU 39 : RÉPARTITION DES ENTREPRISES PAR ACTIVITÉ ET PAR RÉGIME EN MAI 2009

Secteur d'activités	Nombre	%	TE*	%	NTE**	%
Equipement de carrosserie (interne et externe)	53	46,1	22	56,4	31	40,8
Organes de direction, de suspension et de freinage	16	13,9	5	12,8	11	14,5
Equipements moteurs	15	13,0	5	12,8	10	13,2
Les pièces en caoutchouc ou en plastique	13	11,3	1	2,6	12	15,8
Organes de transmission	10	8,7	4	10,3	6	7,9
Organes d'échappements	6	5,2		0,0	6	7,9
Autres	2	1,7	2	5,1		0,0
Total	115	100	39	100	76	100

Source : API / BDI -Mai 2009

*TE : Totalement Exportatrice

** NTE : Non Totalement Exportatrice

Plusieurs grands équipementiers mondiaux sont installés en Tunisie essentiellement dans le secteur des Equipements de Carrosseries internes et externes. A ce titre on note la présence des groupes suivants :

- Valeo (France)
- Zodiac (France)
- MGI Coutier (France)
- Faurecia (France)

.....

Il n'y a pas de grand groupe Tunisien, à l'instar du groupe Chakira dans la branche des composants automobiles électriques, dans le panel Mécanique.

TABLEAU 58 : EVOLUTION DES RÉALISATIONS D'INVESTISSEMENTS GLOBALE PAR SECTEURS D'ACTIVITÉS ENTRE 2006 ET 2008

Unité : 1000 TND

Secteur d'activité	2006	2007	2008	Total	Part %
Equipements moteurs	6 594	18 574	5 668	30 837	47%
Organes de direction, de suspension et de freinage	0	11 350	5 130	16 480	25%
Equipement de carrosseries (internes et externes)	3 390	5 880	735	10 005	15%
Organes de transmission	7 400	0	0	7 400	11%
Autres	0	560	0	560	1%
Les pièces en caoutchouc ou en plastique	0	0	0	0	0%
Organes d'échappements	0	0	0	0	0%
Total général	17 384	36 364	11 533	65 282	100%

Source : API / BDI - Mai 2009

TABLEAU 65 : EVOLUTION DES EXPORTATIONS PAR SECTEURS D'ACTIVITÉS (2006 - 2008)

Unité : MTND

Secteurs d'activités	2006	2007	2008	Part 2006	Part 2008	TCAM
Equipement de carrosserie externe	149,5	209,6	227,1	36%	39%	23,2%
Equipement de carrosserie interne	160,5	180,4	211,6	38%	36%	14,8%
Equipements moteurs	43,8	96,7	80,3	10%	14%	35,5%
Les pièces en caoutchouc ou en plastique	19,1	21,2	26,7	5%	5%	18,1%
Organes de direction, de suspension et de freinage	20,0	26,9	24,2	5%	4%	9,9%
Organes de transmission	25,2	20,9	18,6	6%	3%	-14,0%
Organes d'échappements	0,9	0,4	0,0	0%	0%	-100,0%
Volants, Colonnes et Boitiers de Direction	0,0	0,0	0,1	0%	0%	-
Total	419,0	556,1	588,6			18,5%
Taux de Croissance Annuel (TCAM)		33%	6%			

Source INS

TABLEAU 67 : RÉPARTITION DES EXPORTATIONS PAR PRODUITS SUR LA PÉRIODE 2006 – 2008

Unité : 1000TND

Secteur d'activité	Libellé produit	2006	2007	2008	2009 (8 mois)
Equipement de carrosserie Externes	Autres produits	0,05	0,03		0,00
	Jantes	0,13	0,13	0,09	0,11
	Pare-choc	0,01	0,00		0,00
	Pare-brise	0,06	0,03	0,00	0,02
	Parties de carrosseries	25,25	40,14	82,64	74,17
	Serrures	0,66	1,89	1,01	0,36
	Véhicules assemblés	34,68	11,21	5,15	4,54
Total		60,85	53,44	88,88	79,21
Equipement de carrosserie internes	Airbag	28,92	37,37	33,27	31,77
	Autres produits	0,02			
	Ceintures de sécurités	87,85	132,20	126,72	58,84
	Sièges	0,45	0,60		0,74
Total		117,24	170,17	159,99	91,35
Equipements moteurs	Autres produits	0,09	0,00		
	Filtres à air	10,85	13,91	16,84	10,26
	Filtres à Huile	22,97	22,02	23,66	17,63
	Parties de moteurs	24,65	88,45	78,60	55,47
	Blocs-cylindres, Bielles, Carters, Culasses, Cylindres et chemises	3,09	2,85	2,32	1,11
Total		61,65	127,23	121,41	84,47

Les pièces en caoutchouc ou en plastique	Accessoires en caoutchouc	6,50	9,08	11,05	5,19
	Autres produits		0,07		
	Pneumatiques	21,27	20,05	14,44	10,82
Total		27,78	29,20	25,50	16,01
Organes de direction, de suspension et de freinage	Amortisseurs	10,29	12,22	11,23	8,77
	Autres produits	0,02	0,05	0,01	
	Câbles de freins, de démarreurs	1,02	0,97	0,85	0,51
	Freins et servofreins	2,21	2,32	1,90	0,65
	Organes de direction	0,04	0,11	0,10	0,06
	Organes de freinage	6,15	10,49	9,16	4,72
	Organes de suspension	0,21	0,67	0,67	0,75
	Ressorts à lames	42,29	55,81	66,66	25,14
Total		62,21	82,63	90,57	40,59
Organes de transmission		9,32	13,94	26,74	18,98
Organes d'échappements		0,89	0,76	0,38	2,60
Volants, Colonnes et Boîtiers de direction		79,08	78,74	75,05	36,11
Total général		419,03	556,12	588,53	369,32

Source INS