



TABLE RONDE N°2

« COMPOSANTS AUTOMOBILES »

28 Novembre 2004 à l'API

NOTE DE PRESENTATION

SITUATION EN TUNISIE

Durant la période 1999-2003, la branche s'est caractérisée par une évolution notable sur plusieurs plans :

- La branche des industries des composants automobiles compte 175 entreprises, de plus de 10 personnes, et emploie 32 700 personnes, en 2004. Alors qu'en 1999, il y avait 124 entreprises et 16 000 emplois.
- Le nombre des entreprises totalement exportatrices est passé de 33 en 1999 à 89 entreprises en 2004, et leurs emplois de 11 200 à 26 000 personnes.
- Les entreprises en partenariat sont passées de 42 en 1999 (dont 15 à capitaux 100% étrangers), à 93 entreprises en 2004 (dont 49 à capitaux 100% étrangers).
- La branche des industries des composants automobiles a vu l'arrêt ou la fermeture de 9 entreprises dont 2 créées durant la période 1999-2003.
- La production de la branche est passée de 523 MTND en 1998 à environ 1200 MTND en 2003 enregistrant ainsi un taux de croissance annuel moyen de 18%.
- La taille moyenne des entreprises est passée de 129 emplois / entreprise en 1999 à 187 en 2004.
- En termes de projets d'investissement, les réalisations de la branche, durant la période 1999-2003, sont : 58 nouvelles créations et 34 extensions pour un investissement total de 127 MTND créant 16 700 emplois.
- Les échanges extérieurs de la branche durant la période 1999 – 2003 se sont caractérisés par une couverture totale des importations par les exportations (130% en 2003). Ceci est dû surtout à la performance de l'activité « faisceaux de câbles » qui est largement excédentaire (taux de couverture supérieur à 200 %).
- Le taux de croissance annuel moyen des exportations est de 19%. Les exportations sont passées de 405 MTND en 1999 à 807 MTND en 2003. Les principaux pays de destination des produits tunisiens sont les partenaires traditionnels à savoir la France (40% de la valeur des exportations), l'Allemagne (27%) et l'Italie (12%).



- Les importations ont cru à un taux annuel moyen de 8%, nettement moins élevé que les exportations pour passer de 452 MTND en 1999 à 623 MTND en 2003. Les principaux pays fournisseurs de la Tunisie sont la France (39% des importations), l'Allemagne (24%) et l'Italie (11%).
- Jusqu'à Juin 2004, 48 dossiers de mise à niveau ont été approuvés (25 en 1998), pour un investissement total de 92,6 MTND dont 81% sont des investissements matériels.
- Le nombre d'entreprises certifiées ISO de la branche est passé de 20 en 1998 à 44 en 2004. Les certificats existants sont surtout ISO 9001, 14001. Quelques entreprises ont la certification ISO TS 16 949.

SITUATION INTERNATIONALE

La production mondiale de véhicules s'est élevée à 60,6 millions, en 2003, en progression de 1,8% par an entre 1999 et 2003.

En 2003, l'Europe a produit 19,5 millions, l'Amérique 18,3 millions, l'Asie-Océanie 17,8 millions et l'Afrique 396 mille.

La construction automobile chinoise a enregistré en 2003, une évolution de 35 % par rapport à 2002 pour atteindre 4,4 millions de véhicules dépassant ainsi la production de la France.

L'industrie automobile connaît aujourd'hui une évolution rapide due à la mondialisation et aux progrès technologiques.

Coté mondialisation nous citons :

1. Le développement des alliances entre constructeurs telles que Renault/Nissan, Fiat/ General Motors ou encore Daimler-Chrysler, leur a permis d'être plus exigeants sur les prix de leurs fournisseurs.

Ces alliances ont permis également l'harmonisation des structures de production (référentiel unique ISO/TS 16949 version 2) avec des exigences de qualité et d'efficacité de plus en plus élevées ;

2. L'externalisation qui touche de plus en plus de fonctions telles que la R&D et les études : Les équipementiers doivent fournir désormais aux constructeurs des modules complets ;
3. La délocalisation des constructeurs et des équipementiers dans les régions dont le marché présente un potentiel de croissance élevé : pays de l'Europe de l'Est surtout Pologne et République Tchèque, et pays d'extrême orient surtout la Chine.

Coté progrès technologiques, les équipements automobiles connaissent un enrichissement significatif et croissant :



1. L'électronique embarquée représentera 30% du coût de l'automobile en 2006 contre 15% actuellement ;
2. Les pièces plastiques prennent, elles aussi, une part croissante dans la voiture. Elles ont représenté 12% du poids d'un véhicule en 2000 contre 4% en 1985 ;
3. La sécurité des véhicules, le confort et la protection de l'environnement sont les créneaux du développement futur : l'airbag se généralise, le marché de la climatisation est passé de 5% en 1989 à 65% en 2000 et les normes de la protection de l'environnement sont de plus en plus exigeantes ;
4. Les technologies futures de quelques produits sont :
 - les échappements écologiques (silencieux avec catalyseur)
 - les filtres écologiques à particules
 - les ressorts à lames en micro alliage et technologie TMB (ou traitement thermomécanique)
 - les habitacles et sièges en fibres naturelles recyclables
 - les batteries 48 V
 - les systèmes d'allumage électronique
 - le multiplexage qui diminuera à moyen terme le métrage des faisceaux de câbles
 - etc.

Du point de vu marché, l'industrie automobile se caractérise d'une part d'un potentiel de croissance et d'autre part de l'intensification de la concurrence dont les conséquences sont :

- Produire toujours moins cher et toujours plus vite des produits d'une qualité meilleure ;
- Les constructeurs ont tendance à restreindre le nombre de leurs fournisseurs ;
- Les fournisseurs subissent une pression sur les prix de la part des constructeurs ;
- La concentration des équipementiers s'accélère ;
- Les équipementiers réduisent leurs panels de fournisseurs ;
- L'organisation de la logistique revêt une importance de plus en plus croissante ;
- La multiplication des modèles de voitures fait que les équipementiers travaillent assez souvent sur des petites séries dans le cas de certains équipements tels que la carrosserie ou les éléments de l'habitacle, etc.



CONCLUSION

Selon une étude réalisée par le Bureau Ecorys pour le compte de FIPA et qui a concerné quelques produits de la branche, *«la compétitivité internationale de la Tunisie est prouvée dans certains créneaux des composants automobiles : les faisceaux de câbles ont la plus forte rentabilité en Tunisie. Ils sont suivis par les composants en caoutchouc, les filtres et les amortisseurs»*.

Néanmoins, des défis restent à relever à la fois par les entreprises travaillant pour le marché local que par les filiales des multinationales ayant choisi notre pays comme site d'investissement. Pour les 1ers, la concurrence sur le marché local s'accroît suite à l'ouverture. Pour les 2d, les exigences toujours plus contraignantes des donneurs d'ordres sont de nature à leur imposer des efforts d'adaptation permanents.

Par ailleurs, tous les intervenants s'accordent sur le fait que la branche présente un réel potentiel de croissance et que le marché européen est aujourd'hui incontournable pour notre industrie des composants.