



# PACTE POUR LA COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN TUNISIE

- I. Infrastructure
- II. Cadre réglementaire
- III. Emploi & Formation
- IV. Recherche & Développement
- V. Visibilité & Image



**giz** Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit



Juillet 2022

## Table des matières

I.	Remerciements	1
II.	Mots des partenaires	3
III.	Préambule	5
IV.	Objectifs du Pacte	9
V.	Résumé des mesures	11
VI.	Les mesures pour la relance de l'industrie automobile en Tunisie	14
1.	PILIER I : INFRASTRUCTURE	16
2.	PILIER II : CADRE REGLEMENTAIRE ET INCITATIF	20
3.	PILIER III : EMPLOI ET FORMATION	25
4.	PILIER IV : RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT	28
5.	PILIER V : VISIBILITE ET IMAGE	31
VII.	Tableau des engagements par deadline	33
VIII.	Modalités de suivi du pacte	37
1.	Coordination des engagements du pacte	37
2.	Dispositif de pilotage et de communication du pacte	37
3.	Signataires	39

## **I. Remerciements**

*Le Ministère de l'Industrie, des Mines et de l'Energie et « Tunisian Automotive Association », déléguée par l'UTICA pour ce projet, adressent leurs remerciements à tous les départements et structures partenaires pour leurs contributions à l'élaboration de ce Pacte, en particulier :*

*Le Ministère des finances*

*Le Ministère de l'Economie et de la planification*

*Le Ministère du Commerce et du Développement des Exportations*

*Le Ministère des Transports*

*Le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique*

*Le Ministère de l'Emploi et de la Formation Professionnelle*

*La Direction Générale des Douanes*

*L'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports*

*L'Office de la Marine Marchande et des Ports*

*La Société Tunisienne d'Acconage et de Manutention,*

*Et,*

*La GIZ pour le financement de l'assistance technique pour l'élaboration de ce pacte*

## II. Mots des partenaires

*Sous le haut patronage de la Présidence du Gouvernement, et avec le soutien de la GIZ, le Ministère de l'Industrie, des Mines et de l'Energie et Tunisian Automotive Association, sous l'égide de l'UTICA, s'engageront dans le cadre du présent pacte à promouvoir le secteur de l'Industrie Automobile.*



*Mme Neila NOUIRA GONJI  
Ministre de l'Industrie, des  
Mines et de l'Energie*

*L'ambition de notre pays pour les PME est grande. Notre vision, c'est de doter la Tunisie des piliers d'une industrie compétitive, technologiquement avancée et respectueuse de l'environnement pour une croissance solide, inclusive et durable conformément aux recommandations de notre stratégie nationale de l'industrie et de l'innovation à l'horizon 2035.*

*Ceci exige plus que jamais, dans un contexte de concurrence internationale exacerbée, l'instauration d'un écosystème attractif, notamment pour les secteurs prioritaires et à forte valeur ajoutée identifiés, en l'occurrence celui de l'Industrie Automobile qui a réussi à occuper une position de choix dans la région Euro-méditerranéenne.*

*C'est dans ce cadre d'ailleurs, que s'inscrit le présent pacte, traduisant ainsi les engagements des partenaires publics – privés, arrêtés dans le cadre d'une approche participative avec l'objectif ultime de promouvoir la compétitivité du secteur de l'industrie automobile.*

*Faire du « site Tunisie » un hub technologique en matière des composants automobiles, une plateforme en matière de production de véhicules électriques, autonomes et connectés, attirer des constructeurs mondiaux de grande envergure, tels sont nos objectifs au travers de ce pacte.*

*J'en profite pour remercier tous nos partenaires pour leurs engagements, contributions, et apports significatifs à l'élaboration de ce pacte de compétitivité.*



*M. Hichem Elloumi  
Vice-président de l'Union  
Tunisienne de l'Industrie, du  
Commerce et de l'Artisanat*

*L'industrie automobile a atteint en Tunisie un niveau de maturité très appréciable.*

*Elle apparait comme un champion dans la région Euro-méditerranéenne avec un potentiel de croissance remarquable.*

*Le présent pacte de compétitivité ouvre la voie au secteur pour conquérir la position de leader régional en matière d'exportation et de développement technologique.*

*Suivre les grandes tendances de l'industrie automobile mondiale et attirer un constructeur automobile pour un investissement majeur en Tunisie font partie des objectifs de ce pacte.*

## Pacte pour la compétitivité de l'industrie automobile en Tunisie

*« L'industrie automobile tunisienne s'est affirmée au cours des deux dernières décennies comme un secteur clé pour la croissance nationale avec une performance notable en termes de création d'emploi (plus de 80 000 emplois en 2019) et d'exportation (+10,7% de croissance moyenne en valeur des exportations entre 2010 et 2016).*

*Aujourd'hui, sa pérennité dépend de la réalisation d'objectifs ambitieux nécessitant la mise en place de mesures spécifiques présentées dans ce pacte.*

*Sur l'impulsion de la Tunisian Automotive Association et du ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie et avec le haut patronage de la Présidence du Gouvernement qui encourage l'élaboration de pactes sectoriels, ce Pacte pour la compétitivité de l'industrie automobile tunisienne a été élaboré afin d'anticiper ensemble et de mettre en place les mesures nécessaires afin d'accompagner ce secteur porteur dans l'atteinte de ses objectifs spécifiques et à la hauteur des enjeux réels auxquels l'industrie est confrontée dans un contexte post COVID-19 incertain»*

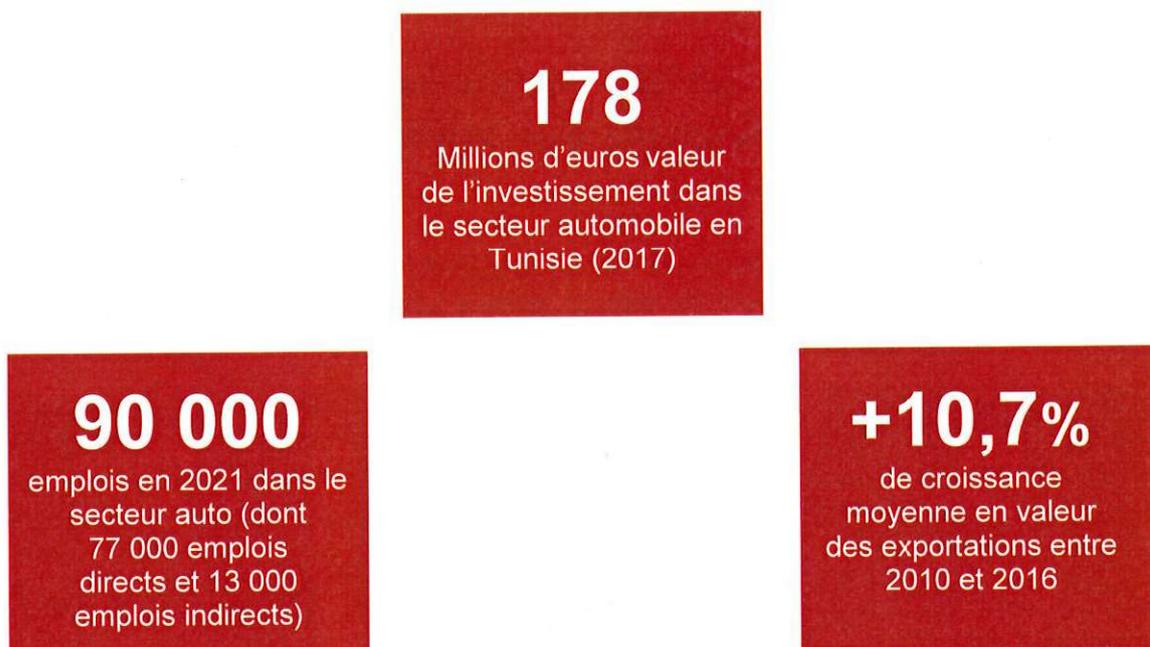


*M. Nabhan Bouchaala  
Président de la Tunisian  
Automotive Association*

### III. Préambule

**"Le secteur automobile s'est affirmé durant les deux dernières décennies comme une composante essentielle de l'économie tunisienne."**

#### Chiffres clés du secteur



**"Le secteur Automobile représente un levier de croissance incontournable pour l'économie Tunisienne."**

La contribution du secteur automobile tunisien au PIB (Produit Intérieur Brut) a connu une forte croissance entre 2001 et 2011 avec un taux de croissance annuel moyen de 5,1% et une multiplication par 1,6 sur la période. Après le pic de 3% du PIB enregistré en 2011, la période 2011 – 2017 a connu une baisse et voire une stagnation avec un taux annuel moyen de -0,3%.

**"En dépit de la crise économique apparue en 2011, l'Industrie automobile tunisienne a continué à attirer l'investissement privé."**

Considérée comme la locomotive du secteur des industries mécaniques et électriques en Tunisie (IME), la filière des composants automobiles a connu **un rythme d'investissement constant** (Plus de 100M€) durant les 20 dernières années. Ce constat démontre que le pari sur cette filière demeure gagnant sur les prochaines années.

**"L'activité des composants électriques et électroniques arrive en tête des exportations des produits automobiles avec plus de 50% des exportations automobiles en valeur."**

L'activité des composants électriques a connu une part record de 70% en 2010 puis a baissé au profit d'autres catégories qui se sont développées notamment l'activité de **Châssis et pièces de transmission** (qui a connu la plus forte progression entre 2011 et 2018) l'activité de **Carrosseries et pièces de carrosseries**, et enfin l'activité de **Moteur et pièces de moteur**.

**"Employant plus de 90 000 personnes, le secteur automobile représente une des solutions aux problématiques de l'emploi en Tunisie."**

La Tunisie se distingue par rapport à l'ensemble des pays de la région par un pool de compétences en mesure de s'intégrer dans le secteur. Les indicateurs internationaux suivants démontrent clairement cela :



En plus d'avoir un capital humain (ingénieurs et techniciens) dont **les compétences sont reconnues**. Ces ressources sont accessibles à des **coûts très concurrentiels**.

Une insertion de ces ressources dans le secteur automobile permettrait de répondre de manière efficace à l'enjeu fondamental de l'économie tunisienne, l'EMPLOI.

**"Le secteur de l'Industrie des composants automobiles en Tunisie couvre une large panoplie de métiers avec une dominance de l'activité de câblage. "**

La filière des câbles et faisceaux de câbles électriques a connu en Tunisie un développement considérable durant les 20 dernières années donnant naissance à 102 entreprises à très importante employabilité.

La réussite de cette filière industrielle prouve la possibilité de créer des structures très compétitives en Tunisie.

D'autres filières telles que l'Electronique, le plastique ou encore les composantes métalliques pourraient se développer moyennant la mise en œuvre des efforts nécessaires par l'Etat et l'ensemble des professionnels du métier.

**" La crise sanitaire COVID-19 a ébranlé le monde industriel et induit un changement de paradigme avec comme principal enjeu la nécessité de repenser la Supply Chain éclatée à l'échelle mondiale "**

Régionalisation et refonte de la Supply Chain : la perturbation de la chaîne d'approvisionnement durant la crise a empêché la production, même là où la demande s'est maintenue ou s'est vite rétablie. Après avoir répondu aux besoins immédiats de sécurité des travailleurs, de fermeture ordonnée de la production et de protection de l'écosystème d'approvisionnement, les entreprises devront se tourner vers une refonte de leur chaîne d'approvisionnement. Des vagues de relocalisation et régionalisation des activités sous-traitées devraient se succéder, les entreprises cherchant à ancrer leur empreinte géographique, car les chaînes d'approvisionnement mondiales augmentent l'exposition aux effets sur la santé, à la dynamique commerciale perturbatrice et à une reprise mondiale inégale.

Nouvelles solutions de mobilité : Parallèlement, l'industrie doit saisir les opportunités offertes par la «nouvelle normalité», notamment l'augmentation du commerce électronique et les changements dans la mobilité des passagers, y compris les nouveaux modèles de propriété automobile et l'accélération des nouvelles solutions de mobilité.

**" La Tunisie bénéficie de plusieurs atouts pouvant lui permettre de redynamiser le secteur de l'automobile et de lui garantir une croissance solide et pérenne... "**



La Tunisie possède des **avantages comparatifs** avérés dans l'industrie automobile notamment dans le **secteur des composants électriques et électroniques** qui représente depuis les dernières années plus de 50% de la part des exportations. L'activité des composants automobiles représente un segment à fort potentiel grâce au bon niveau technologique, à la maîtrise des processus de fabrication et de la logistique, la disponibilité, la

qualification de ses cadres et techniciens mais également aux coûts compétitifs des facteurs de production.

Outre sa **forte contribution aux exportations** et le fait qu'il soit l'un des **secteurs fournisseurs d'emploi**, l'industrie automobile présente plusieurs **opportunités de croissance**<sup>1</sup> à travers notamment la possibilité de **développement de quatre clusters stratégiques** à savoir : un cluster électrique, un cluster électronique, un cluster intérieurs /Modules, un cluster Véhicules commerciaux.

Enfin, l'industrie automobile en Tunisie a été marquée au cours des dernières années par une **diversification importante du panier d'exportation automobile** (Evolution du nombre de HS exportés) ainsi que par **une plus grande profondeur au niveau du portefeuille produit automobile**, ce qui constitue **une perspective d'avenir prometteuse** pour ce secteur.

## " ...un pacte sectoriel pour fédérer l'ensemble des acteurs autour d'un objectif commun. "

Le gouvernement est déterminé à mettre les moyens nécessaires pour booster ces potentialités de croissance et conjuguer ses efforts avec le secteur privé et l'écosystème d'appui aux investissements pour rendre cette croissance effective et durable à des échéances proches.

Pour la concrétisation de cette ambition, il a été décidé d'élaborer un pacte pour la promotion de la compétitivité de l'industrie automobile, construit sur la base d'une responsabilité partagée entre les parties concernées, de la définition d'objectifs clairs et chiffrés ainsi que de l'ensemble des mesures nécessaires à la mise en œuvre de ces engagements.

Ce Pacte conçu comme un nouveau mode opératoire pour la relance de l'industrie automobile en Tunisie, est le fruit de concertations et de propositions convenues entre les parties concernées. Il se concentre sur la compétitivité hors prix, ayant trait aux cinq piliers suivants :

- Infrastructure
- Cadre réglementaire
- Emploi et Formation
- Recherche et Développement
- Visibilité et Image

---

<sup>1</sup> Selon le rapport présenté par la PM&P en 2017 « L'industrie automobile en croissance en Tunisie : une étude sur le développement de l'écosystème de l'automobile en Tunisie »

#### IV. Objectifs du Pacte

Le Pacte pour la promotion de la compétitivité de l'industrie automobile comprend **6** **objectifs stratégiques**, et **31 mesures et engagements** ayant comme finalité de permettre à l'industrie automobile d'atteindre son plein potentiel et d'atteindre un niveau de compétitivité à même d'impacter positivement l'ensemble de l'économie tunisienne.

La mise en œuvre du Pacte Pour la Compétitivité de l'Industrie Automobile en Tunisie devrait doter la Tunisie des moyens nécessaires pour atteindre à **horizon 2027** les principaux objectifs suivants :

- ▶ **Objectif 1** : Des exportations représentant près de **13,5 Milliards de dinars en 2027 contre 7,5 Md TND en 2021** ;
- ▶ **Objectif 2** : Des investissements d'une valeur **équivalente à 22% du PIB du secteur en 2027 contre 12% en 2019<sup>2</sup>** ;
- ▶ **Objectif 3** : **Des nouveaux investissements automobiles en Tunisie avec :**
  - **1 unité d'assemblage de véhicules électriques (et/ou véhicules autonomes et/ou véhicules connectés)** porteuse de transfert technologique avec un investissement de 300 Millions d'euros ;
  - **2 nouveaux équipementiers automobiles de rang 1** (Ex: Continental, Bosch, Denso...) avec un investissement de 100 Millions d'euros chacun
  - **4 Centres de compétences et/ou de Recherche et Développement**
- ▶ **Objectif 4** : **60 000 emplois** additionnels créés entre 2022 et 2027 pour atteindre **150 000 emplois en 2027 contre près de 90 000 en 2021** ;
- ▶ **Objectif 5** : Un **taux d'intégration nationale de 48% en 2027** avec une diversification de la chaîne de valeur ;
- ▶ **Objectif 6** : Un **taux d'encadrement de 19% en 2027 contre 12% en 2021** ;

Ce Pacte fera l'objet d'un reporting annuel. Des mesures correctives seront apportées au besoin sans toutefois modifier les objectifs qui lui sont assignés.

---

<sup>2</sup> Chiffre de 2018

**Tableau 2. Objectifs chiffrés à horizon 2027**

Indicateur	2021E*	2022E	2023E	2024E	2025E	2026E**	2027E**	Evolution 21-27
1 Exportations (en milliards de TND constant 2021)	7,5	8,2	9,1	10,1	11,1	12,2	13,5	+ 80%
2 Investissement (en % du PIB automobile)	12%	13,3%	14,7%	16,2%	18,0%	20%	22,0%	+ 10 points
3 Nouveaux investissements automobiles en Tunisie	<p>1 unité d'assemblage finale de véhicules électriques avec un investissement initial de 300 millions d'euros en 2027</p> <p>2 nouveaux équipementiers automobiles de rang 1 avec un investissement de 100 millions d'euros</p> <p>4 Centres de Compétences / Recherche et Développement</p>							
4 Nombre d'emplois	90 000	97 000	105 000	112 000	121 000	130 000	140 000	+ 50 000 emplois
5 Taux d'intégration nationale (en %)	40%*	41%	42%	43%	44%	46%	48%	+ 8 points
6 Taux d'encadrement (en % des employés)	12%	13%	14%	15%	16%	18%	19%	+ 7 points

Source(s) : INS;  
 \*Estimations EY, pour 2020 : chiffres indisponibles au moment de l'étude et non représentatifs \*\* Ces valeurs incluent les biens et services du secteur Automobile  
 \*\*\* chiffre présenté dans le bulletin de l'Agence de Promotion de l'Industrie et de l'Innovation de janvier 2016 mais non représentatif d'après les récentes études d'où un objectif plus faible sur les premières années

## **V. Résumé des mesures visant l'amélioration de l'offre tunisienne & Engagements du secteur privé**

### **a- Résumé des Mesures visant l'amélioration de l'offre tunisienne**

A cet effet, **31 Mesures et engagements** dont **22 mesures** de l'Etat et **9 engagements** du Privé seront mis en œuvre par l'Etat et le secteur privé.

**22 Mesures identifiées à mettre en œuvre par l'Etat réparties** comme suit :

- ▶ **Infrastructure** : 4 mesures pour améliorer l'infrastructure tunisienne et l'efficacité logistique à travers notamment la mise à niveau des ports, l'amélioration des lignes maritimes, l'aménagement des zones industrielles, et l'aménagement des sites d'implantation pour les constructeurs automobiles ;
- ▶ **Cadre réglementaire et incitatif** : 8 mesures pour améliorer le climat des affaires via la simplification des procédures administratives et des primes à l'investissement et réinvestissement ;
- ▶ **Emploi & Formation** : 2 mesures pour assurer l'adéquation entre l'offre et la demande au niveau du marché de l'emploi mais également assurer une disponibilité des profils spécialisés et de qualité ;
- ▶ **Recherche & Développement** : 3 mesures pour assurer une montée en valeur ajoutée du secteur Automobile ;
- ▶ **Visibilité et Image** : 5 mesures pour communiquer, promouvoir et mettre en exergue les potentialités existantes du secteur automobile afin d'attirer les constructeurs automobiles.

### **b- Résumé des engagements du secteur privé**

**9 Engagements identifiés à mettre en œuvre par le Secteur Privé**

D'autre part, le **Secteur Privé** s'engagera aux côtés de l'Etat dans une logique de **partenariat étroit** afin de garantir l'atteinte du plein potentiel compétitif de l'industrie automobile en Tunisie, en améliorant l'écosystème du secteur et ce afin de promouvoir les investissements, l'emploi et les exportations ;

- ▶ **Cadre réglementaire et incitatif** : 2 engagements pour améliorer le suivi et la veille statistiques du secteur automobile en collaboration avec l'INS, aussi que la mise en

## Pacte pour la compétitivité de l'industrie automobile en Tunisie

place d'un « code de performance et de bonnes pratiques » qui améliore davantage la relation client-fournisseur.

- ▶ **Emplois et formation : 4 engagements** du secteur privé pour améliorer l'emploi et la formation **en quantité et en qualité**.
- ▶ **Recherche & Développement : 2 engagements** pour financer un nombre de projets de R&D et projets start-ups et le développement de quatre clusters stratégiques.
- ▶ **Visibilité et Image : un engagement** du secteur privé pour assurer le démarchage et la communication.

### + Des engagements du secteur Privé en termes d'investissement, de création d'emplois et d'export :

Le secteur privé s'engage à :

- ▶ **Créer de nouveaux investissements automobiles en Tunisie :**
  - **1 unité d'assemblage de véhicules électriques (et/ou véhicules autonomes et/ou véhicules connectés)** porteuse de transfert technologique avec un investissement de 300 Millions d'euros ;
  - **2 nouveaux équipementiers automobiles de rang 1** (Ex: Continental, Bosch, Denso...) avec un investissement de 100 Millions d'euros chacun
  - **4 Centres de compétences et/ou de Recherche et Développement.**
- ▶ **Créer de nouveaux emplois : 60 000 emplois** additionnels créés entre 2022 et 2027 pour atteindre **150 000 emplois en 2027** par rapport à **près de 90 000 en 2021** (avec un **taux d'encadrement de 19% en 2027** contre **12% en 2021**)
- ▶ **Promouvoir les exportations du secteur :** des exportations représentant près de **13,5 Milliards de dinars en 2027** contre **7,5 Md TND en 2021**.

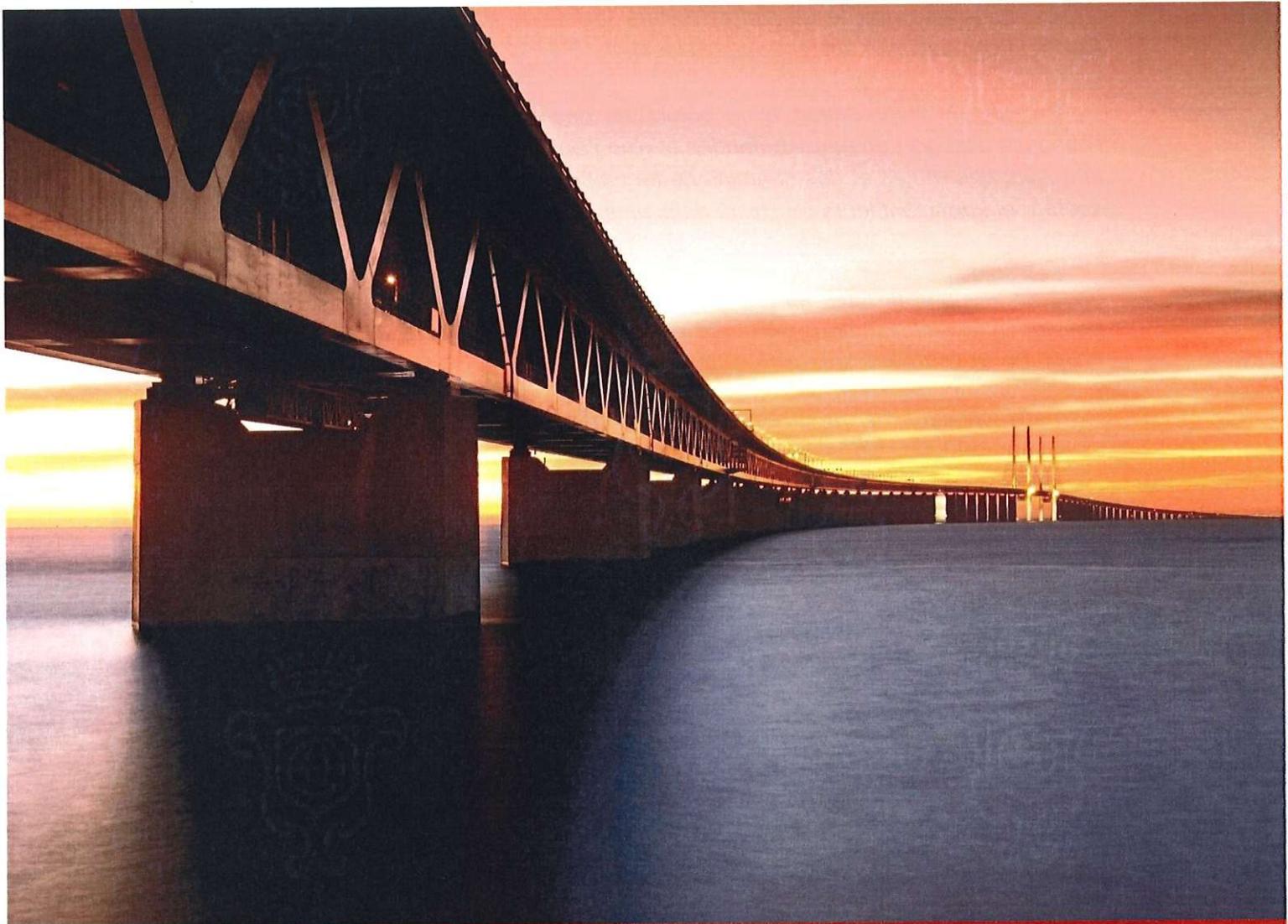


## **VI. Les mesures pour la relance de l'industrie automobile en Tunisie**

*NB : Les mesures sont désignées en fonction de l'entité s'engageant à les mener sachant que **E** renvoie vers les « mesures » engagées par le public (l'Etat) et **P** renvoie vers les « engagements » du secteur privé.*

### **Gouvernance : E-0**

L'Etat s'engage à mettre en place une **Task Force interministérielle** dédiée afin de travailler sur les priorités du secteur de l'industrie automobile.



# 1<sup>er</sup> pilier : Infrastructure

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'L' shape followed by a loop and a horizontal line.

Handwritten initials in blue ink, appearing to be 'K' and 'A'.

# 1. PILIER I : INFRASTRUCTURE



## DIAGNOSTIC :

*La mauvaise qualité de l'infrastructure logistique en Tunisie représente le premier frein à la compétitivité des entreprises locales.*

*En effet la dégradation et la saturation des infrastructures portuaires existantes, l'absence d'un port en eaux profondes et d'un port sec, mais également la dégradation de la qualité des routes et des chemins de fer mettent à mal la performance de transport du secteur et impactent leurs réactivité dans un secteur adepte du flux tendu.*

*Les objectifs ambitieux de croissance des exportations et de l'investissement à horizon 2027 nécessitent la mise en place d'un écosystème favorable avec des infrastructures physiques et technologiques de haut niveau et des réseaux industriels et de recherche, nationaux et internationaux performants.*

*Dans ce sens, **4 mesures** seront engagées pour réaliser la modernisation et le développement de l'infrastructure en Tunisie.*

## Infrastructure : E-1

L'Etat s'engage à **lancer d'urgence les travaux nécessaires à la construction d'un port en eaux profondes**, critique pour la survie du secteur automobile à horizon dix ans, **pour une entrée en activité au plus tard au dernier trimestre 2026.**

En effet, l'existence d'un port en eaux profondes est un **critère de sélection de premier ordre** dans le choix d'implantation d'un potentiel **constructeur ou équipementier automobile.**

## Infrastructure : E-1 bis

L'Etat s'engage à **faire avancer le projet d'extension des quais 8 et 9 du port de Radès dans le cadre du programme de coopération technique et financière avec le Milinumun Challenge Corporation « MCC ».** Ce programme comprends la construction des quai 8 et 9, la création d'un terminal 2 pour le trafic conteneurs (quai 6, 7, 8 et 9), l'amélioration de la connectivité du port et l'aménagement de 20 ha de la zone logistique (la réalisation est prévue sur un délai de 5 ans à partir de la signature de la convention avec MCC). Ceci permettra de désengorger le port en question et de **diminuer les délais d'attente longs**, aussi bien à l'import qu'à l'export ; un facteur qui fragilise la compétitivité des entreprises automobiles dans un **secteur caractérisé par la production en flux tendu.**

Dans le cas de la création d'une unité d'assemblage de véhicules orientée vers l'exportation, l'Etat s'engage à étudier l'opportunité de création d'un quai dédié à cet effet.

Par ailleurs l'Etat s'engage à appliquer le **Plan d'action pour l'amélioration des services** dans le port de Radès qui compte **10 actions prioritaires**.

### **Infrastructure : E-1 ter**

Conformément au **Plan directeur de développement des ports Horizons 2040 qui sera lancé en 2023 et validé en 2025**, l'Etat s'engage à aménager prioritairement en plus du port de Radès, les ports de **Zarzis** et de **Bizerte**, afin qu'ils soient équipés de toutes les connexions nécessaires (le port de Zarzis n'est pas actuellement connecté par les chemins de fer) ainsi que tous les aménagements en connectivités vers les zones industrielles et technopôles.

### **Infrastructure : E-2**

L'Etat s'engage à **pré-aménager une surface minimum de 300 hectares** dédiée pour les **acteurs automobiles** répondant aux spécifications techniques exigées par ces derniers.

Ces sites dédiés devront disposer d'une **connexion maritime, routière et ferroviaire** ainsi que **de tous les aménagements en connectivités des zones industrielles et technopôles**.

L'Etat s'engage à allouer une partie ou la totalité du parc immobilier inexploité disponible dans le port de Zarzis, qui a une superficie d'environ 134 hectares, au profit des industriels des composants automobiles.

### **Infrastructure E-3**

L'Etat s'engage à faciliter la **mise en place par les transporteurs Maritimes de deux nouvelles lignes maritimes** :

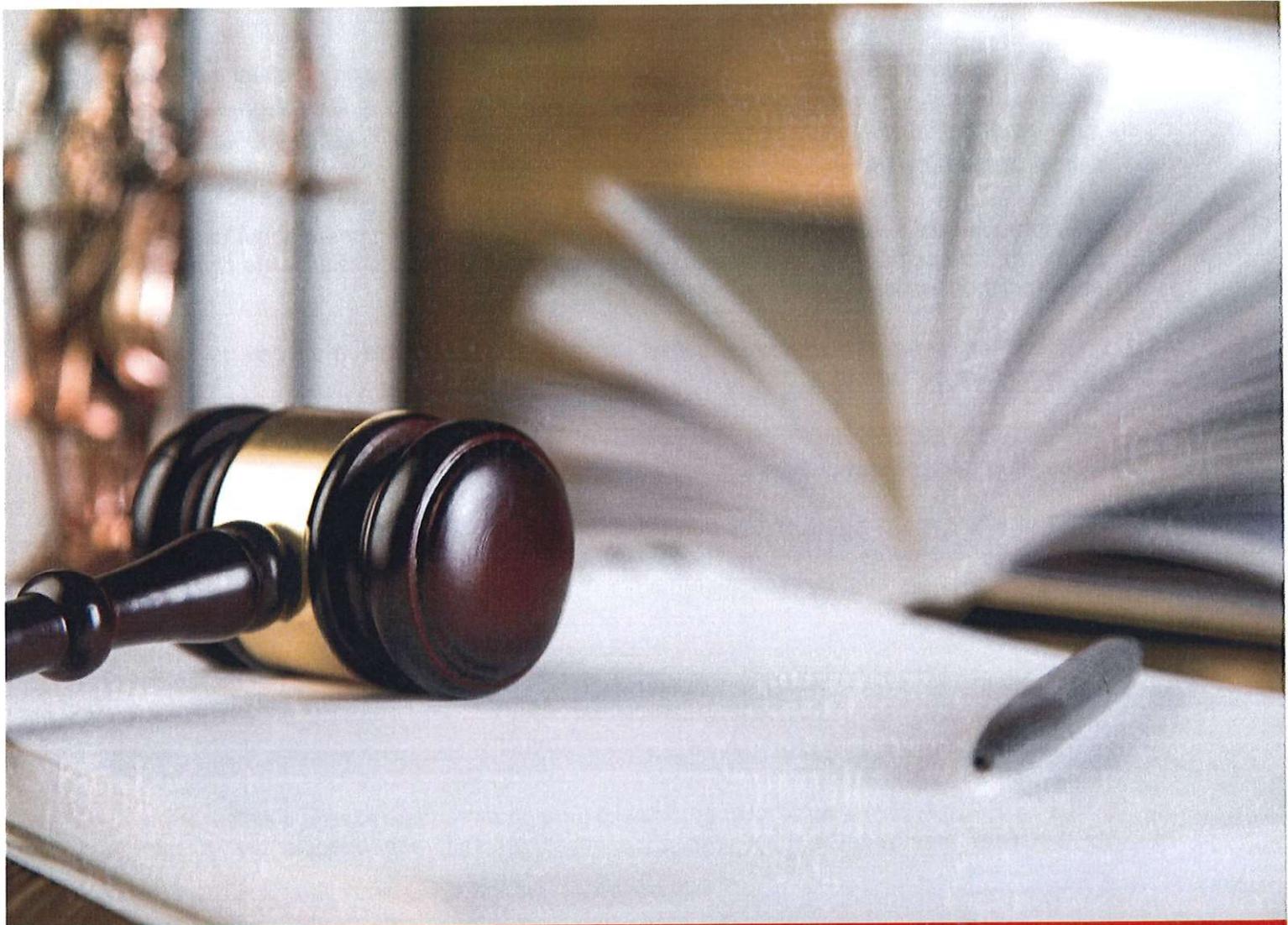
- Une ligne maritime reliant les ports de **Radès à Tanger-Barcelone** avec 2 à 3 départs par semaine
- Une ligne maritime quotidienne reliant le port de **Radès à Marseille et à Gênes**

**Infrastructure : E-4**

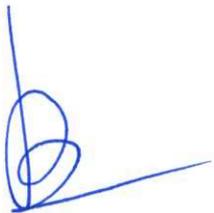
L'Etat s'engage à **aménager des zones industrielles conformes aux standards internationaux** :

- En développant **l'éclairage nocturne** afin de rendre possible le travail de nuit, en priorité celles situées dans la zone Nord-Est où sont concentrées 70% des activités automobiles
- En renforçant la **sécurité des zones**
- En procédant à tous les **aménagements en VRD extra-muros** nécessaires à leur connectivité.
- En **améliorant le réseau de transports publics** afin de permettre une meilleure desserte des sites et donner plus de flexibilité aux entreprises.
- En favorisant le **développement de centres de vie intra-muros** afin d'attirer la main d'œuvre dans ces zones

Parallèlement une réflexion autour du **financement de la mise à niveau et de la maintenance** des zones industrielles existantes doit être menée conjointement avec les opérateurs privés et les groupements de maintenance et de gestion.



## 2<sup>ème</sup> pilier : Cadre réglementaire & incitatif



## 2. PILIER II : CADRE REGLEMENTAIRE ET INCITATIF



### DIAGNOSTIC :

*La bureaucratie et la lourdeur des procédures notamment à l'export étouffent les élans de croissance des entreprises du secteur automobile. Par ailleurs la forte dégradation de la situation des institutions à l'appui à l'entreprise complexifie les investissements et rend l'accès à de nouveaux marchés plus difficiles.*

*Un travail de fond doit être mené afin de renforcer les institutions d'appui et de les mettre en adéquation avec les besoins réels de l'industrie pour la relance de l'industrie automobile en Tunisie.*

*Dans ce sens, **11 mesures** seront engagées pour mettre à niveau le cadre réglementaire en Tunisie.*

### Cadre réglementaire et incitatif : E-5

L'Etat s'engage à **financer les projets d'un constructeur automobile et de deux équipementiers** dans le cadre de la disposition relative aux **projets d'intérêt national**, sous forme de subventions, et ce conformément aux réglementations en vigueur.

### Cadre réglementaire et incitatif : E-6

La Task Force dédiée au secteur automobile aura pour première mission **l'élaboration de 3 Offres sur mesure** destinées à répondre au shift des besoins des clients constructeurs et équipementiers :

- **Une Offre Equipementiers** répondant aux spécifications techniques exigées par ces derniers, afin de capitaliser sur la vague de relocalisation régionale des équipementiers en se positionnant comme **LA destination de référence du Near Shoring** en Europe et capter les investissements de relocalisation.
- **Une Offre Constructeurs Electriques** dont la capacité de redéploiement rapide au plus près de leurs marchés clients sera critique à très moyen terme pour se positionner comme **LE principal partenaire régional**.
- **Une Offre Mobilité Connectée** prenant en compte les besoins spécifiques des acteurs présents sur les nouvelles solutions de mobilités (voiture électrique, connectivité, industrie 4.0...) et pour se positionner comme **LE principal fournisseur de service de la région au marché de la mobilité connectée et électrique européenne**.

### Cadre réglementaire et incitatif : E-7

L'Etat s'engage à **alléger de 50% le nombre de procédures** liées aux opérations d'exportation dont **la procédure de domiciliation des factures** qui ralentit considérablement les opérations d'export.

Actuellement tout paiement de service à l'étranger nécessite la présentation des documents suivants :

- La facture du fournisseur,
- L'attestation de résidence fiscale du fournisseur afin de pouvoir déterminer le montant de la retenue,
- L'attestation de retenue à la source,
- La présentation du quitus fiscal dont l'obtention prend en moyenne deux semaines,
- L'original du contrat légalisé – pas de possibilité de contrat dématérialisé - qui donne date certaine pour le contrôle fiscal,
- Auxquels viennent s'ajouter les procédures de traitement bancaire de l'ordre d'une (01) semaine

Ce délai de constitution et de dépôt de dossiers est un **frein réel à la compétitivité des entreprises tunisiennes qui œuvrent avec des commanditaires internationaux agiles et fortement dématérialisés.**

Faciliter la procédure **tout en sanctionnant lourdement les entreprises dont les mouvements de devises ne présenteraient pas une conformité stricte à la réglementation des changes** dans le cadre de contrôles aléatoires semble plus adapté face aux exigences de compétitivité des professionnels du secteur.

Parallèlement, l'Etat s'engage à **digitaliser au moins 60% des opérations** de dédouanement, logistique, création d'entreprise, et toutes les opérations d'administration.

### Cadre réglementaire et incitatif : P-8

Le Privé s'engage à **codiriger le projet de revue du référentiel statistique de l'INS** pour une collecte et un suivi des agrégats propres au secteur de l'industrie automobile, et à **obtenir le financement** nécessaire pour ce projet.

Parallèlement, l'Etat s'engage à **collaborer avec le Privé en mettant en œuvre le tableau de bord** de l'industrie automobile et en rendant cette information accessible.

**Cadre réglementaire et incitatif : P-9**

Le Privé s'engage à la mise en place d'un « **Code de Performance et de Bonnes Pratiques** » relatif à la relation client-fournisseur au sein de la filière et de la construction automobile (à l'instar de celui mis en place par la France en 2009 avec le concours du Ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie).

**Cadre réglementaire et incitatif : E-10**

L'Etat s'engage à mettre en place une **dérogation spécifique au secteur automobile** directement au niveau de la Direction Générale Des Douanes afin de faciliter les procédures d'import-export.

Parallèlement, le Privé s'engage à mieux communiquer pour mobiliser les acteurs du secteur à adhérer au processus de labélisation autour du **Couloir Vert**, destiné aux opérateurs ayant démontré la mise en place d'un processus interne garantissant le **respect systématique des formalités douanières**, facilitant les procédures de dédouanement et fiabilisant ainsi les délais de livraison de leurs entreprises.

**Cadre réglementaire et incitatif : E-10 bis**

L'Etat s'engage à **réformer l'article 196 relatif à la réexportation des matières premières non consommées et à l'exportation des déchets provenant du processus de fabrication**, dont la structure obsolète et complexe ralentit le traitement de tels déchets, quand bien même l'opérateur est connu.

**Cadre réglementaire et incitatif : E-11**

L'Etat s'engage à **respecter dans un 1<sup>er</sup> temps les délais de déblocage de la prime de mise à niveau** pour les investissements matériels et immatériels actuellement fixés à **4 mois**, puis à **réduire** ce délai à **1 mois**.

L'Etat s'engage également à **réduire les délais de déblocage des subventions des projets d'intérêt national** pour les investissements matériels et immatériels et à **respecter ce délai**.

### Cadre réglementaire et incitatif : E-12

L'Etat s'engage à actualiser le système d'incitations à l'investissement afin d'encourager la création de nouveaux sites d'une part, **et au réinvestissement** destiné à l'extension de sites existants d'autre part, **et ce pour accompagner les entreprises dans leur croissance**, leur faciliter l'accès à de nouveaux marchés et les accompagner pour faire face à la crise causée par COVID-19.

### Cadre réglementaire et incitatif : E-13

Afin de faciliter l'investissement dans l'innovation et la montée technologique des entreprises :

- L'Etat s'engage à **revoir à la hausse, le montant autorisé d'investissement à l'étranger** (actuellement plafonné à 3 millions de dinars) **en tenant compte de l'excédent de la balance en devises de la société.**
- L'Etat s'engage à **réduire le délai relatif aux procédures liées à la réalisation des transactions qui accompagnent les investissements à l'étranger à 15 jours.**
- L'Etat s'engage à **alléger les procédures de recours aux crédits d'investissement à l'international**

Ces mesures devraient faciliter l'**exportation des pépites locales** et l'accès à de potentielles acquisitions rendues possible par le contexte post COVID-19.

### Cadre réglementaire et incitatif : E-14

L'Etat s'engage à étudier toutes les possibilités qui peuvent favoriser les véhicules fabriqués localement et à revoir le droit de consommation appliqué aux véhicules particuliers dès lors que la production locale atteint et maintient le seuil minimum de 100 000 unités/an.

### Cadre réglementaire et incitatif : E-15

L'Etat s'engage à développer le projet pilote initié par le Ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie et à **investir dans l'achat de véhicules de transport électriques** afin que ceux-ci représentent **2% du Programme Général D'importation (PGI)** à horizon 2027.

Parallèlement, l'Etat s'engage à mettre en place une politique complète de promotion des véhicules électriques, généralisée aux usages publics et privés avec des mesures structurantes pour l'**accessibilité de la recharge électrique** et permettant de positionner la Tunisie comme le pays africain le plus avancé pour les véhicules électriques. Cette politique passe en premier lieu par le lancement de **zones pilotes** adaptées aux véhicules électriques et hybrides notamment par la mise en place des **bornes de recharges.**



## 3<sup>ème</sup> pilier : Emploi & formation

### 3. PILIER III : EMPLOI ET FORMATION



#### DIAGNOSTIC :

*La dégradation de la qualité du système éducatif dans son ensemble, la faible disponibilité du capital humain pour la recherche sa mauvaise exploitation ainsi que l'inadéquation des profils formés aux besoins réels du marché de l'emploi automobile par manque d'un référentiel métiers clair sont les principaux facteurs impactant la productivité du secteur.*

*Afin d'assurer l'adéquation des profils formés avec les besoins du secteur, **6 mesures** seront engagées :*

#### Emploi et formation : P-16

Le Privé s'engage à **codiriger le projet de référentiel de métiers et compétences automobiles** et à **obtenir les financements nécessaires**. Ce projet couvre l'ensemble des besoins en qualifications spécifiques au secteur automobile en collaboration avec les acteurs publics concernés.

Le Privé s'engage également à **fournir une prévision** de ses besoins en nombre par métier à horizon 2030. Ces besoins devront être régulièrement ajustés en coordination avec les parties prenantes impliquées.

#### Emploi et formation : E-17

Sur la base des besoins remontés par **les référentiels métiers et compétences**, l'Etat s'engage à **mettre en adéquation les différents cursus de formation avec la cartographie des métiers du secteur automobile**.

Ce travail débouchera sur le **développement de branches spécialisées** au niveau des cursus d'enseignement supérieur (cycles longs et courts) et de la formation professionnelle, au sein des universités et des ISET afin d'accompagner le secteur dans sa croissance.

#### Emploi et formation : E-18

L'Etat s'engage à **multiplier les filières de formation en alternance** et à mettre à jour le cadre légal adéquat pour ces cursus de formation. (La formation en alternance concerne la formation professionnelle, les cycles courts et les cycles longs).

### Emploi et formation : P-19

Le Privé s'engage à :

- Mettre à disposition de l'Enseignement Supérieur des professionnels pour des interventions au niveau des nouveaux modules de formation spécialisés pour l'automobile avec la mobilisation de **100 professionnels en activité pour un total de 2 000 heures de cours par an**.
- Collaborer avec le secteur public afin de fournir une **rémunération incitative** pour les intervenants issus du secteur privé, une partie du budget de rémunération étant à lever auprès d'acteurs privés.

### Emploi et formation : P-20

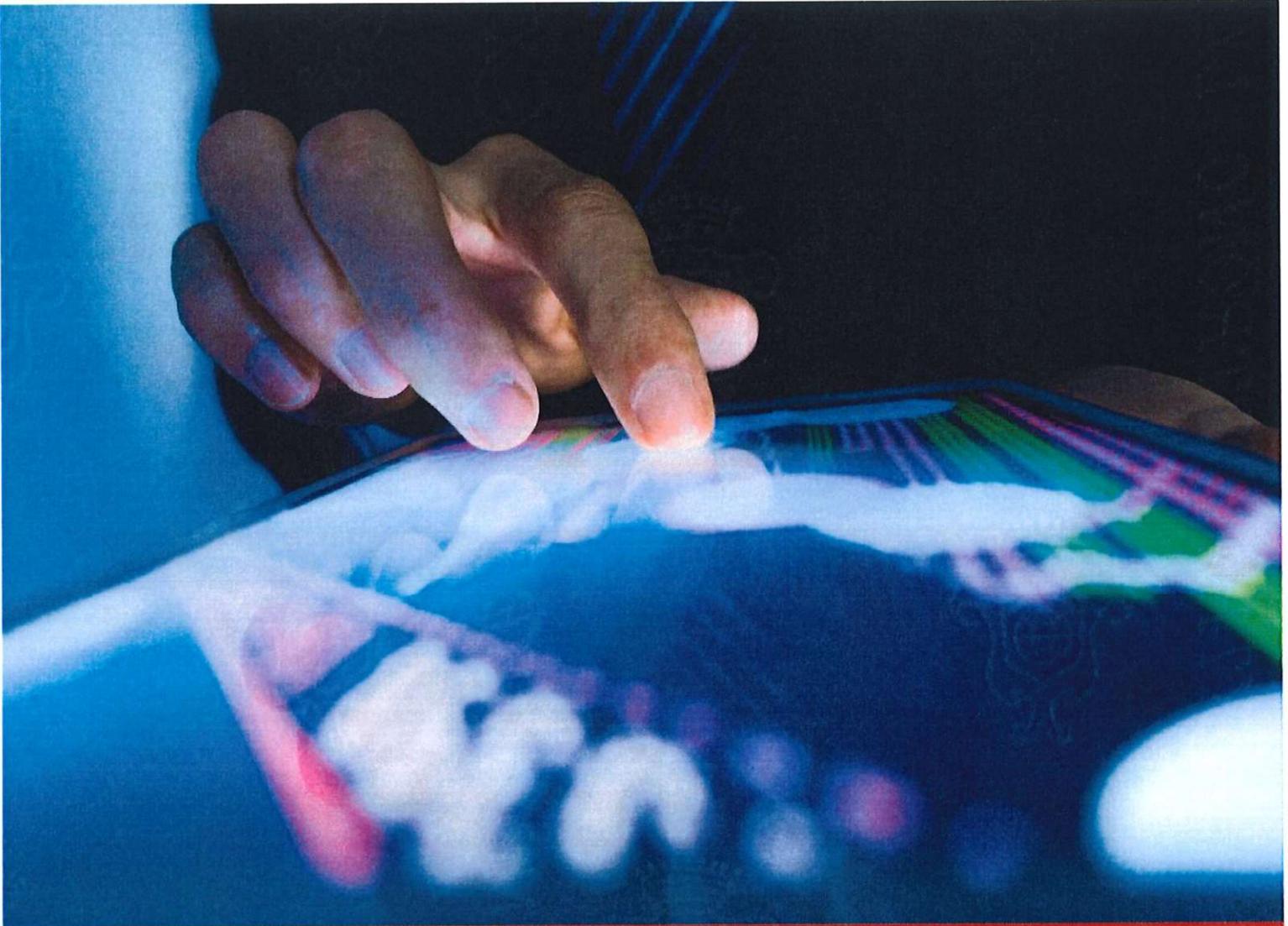
Le Privé s'engage à améliorer la visibilité du secteur auprès des étudiants et jeunes diplômés avec la mise en place chaque année de **deux journées de promotion de type «Automotive Talents Days»** en partenariat avec les universités et les centres de formation.

Le privé s'engage également à programmer des stages de formation dédiés aux étudiants dans des entreprises avec une assistance assurée par des professionnels.

En parallèle l'Etat s'engage à **communiquer** autour de ces événements.

### Emploi et formation : P-21

Le Privé s'engage à mettre en place des **centres de formation internes** pour les entreprises dépassant 1 000 **employés et avec un quota formation minimal de 40 heures/an/employé (une semaine), et ce en collaboration avec les experts scientifiques universitaires et de recherche.**



## 4<sup>ème</sup> pilier : Recherche & Développement

## 4. PILIER IV : RECHERCHE & DEVELOPPEMENT



### DIAGNOSTIC :

*La faible disponibilité des scientifiques et ingénieurs aux compétences spécifiques aux besoins de l'industrie, le faible niveau d'absorption technologique des entreprises, les insuffisances des investissements en R&D... freinent la montée en valeur du secteur de l'industrie automobile tunisienne.*

*Afin d'orienter l'industrie automobile tunisienne vers des activités à plus haut contenu technologique et à plus forte valeur ajoutée, il convient de mettre en place les **4 mesures suivantes** :*

### Recherche & Développement : E-22

L'Etat s'engage à développer un **centre de compétences dédié aux métiers du secteur de l'industrie automobile** ou développer des spécialités ou des bases de formation dans les centres de formations déjà existants, au plus près des lieux d'implantation des industriels, suite à une étude de rentabilité qui justifie le choix adéquat.

### Recherche & Développement : E-23

L'Etat s'engage à organiser des **ateliers sectoriels** pour faire rencontrer et échanger les **chercheurs des centres publics et les responsables des unités de R&D** dans les entreprises du secteur de l'industrie automobile afin de monter des projets collaboratifs autour des sujets d'intérêt.

Une sélection des laboratoires et unités de recherche sera effectuée sur la base des thèmes prioritaires et problématiques du secteur de l'industrie automobile.

### Recherche & Développement : P-24

Le Privé s'engage à collaborer et à financer partiellement **10 projets** de R&D avec un **centre de recherche pilote dédié à l'automobile**.

Parallèlement, le Privé s'engage à dynamiser l'écosystème entrepreneurial en proposant **10 projets** sous forme d'incubation inversée à des start-up tunisiennes.

**Recherche & Développement : P-25**

Le Privé s'engage à collaborer et à financer le **développement de quatre clusters stratégiques** à savoir :

- un cluster électrique,
- un cluster électronique,
- un cluster intérieurs /Modules,
- un cluster véhicules commerciaux.





## 5<sup>ème</sup> pilier : Visibilité & Image

## 5. PILIER V : VISIBILITE ET IMAGE



### DIAGNOSTIC :

*Le manque de proactivité gouvernementale dans le démarchage des acteurs automobiles de premier rang à l'international et l'absence d'un programme de communication et de promotion coûtent à la Tunisie des marchés porteurs au profit des pays concurrents.*

*La survie du secteur de l'industrie automobile tunisien dépend de la capacité des acteurs privés comme public à mettre en place un véritable lobbying gouvernemental à même de séduire les plus grands constructeurs et équipementiers du secteur, et à ouvrir la porte à de nouveaux marchés.*

*Dans ce sens, **6 mesures** seront engagées pour augmenter la visibilité du pays et améliorer son image à l'international sur le secteur de l'industrie automobile.*

### Visibilité et image : E-26

L'Etat s'engage à faire du **démarchage et du lobbying gouvernemental** auprès des **hauts dirigeants des dix principaux constructeurs automobiles** courant l'année 2022 afin de leur présenter les offres développées (*Offre Equipementiers, Offre Constructeurs Electriques, Offre Mobilité Connectée*) et **pour une première implantation d'au moins 1 constructeur d'ici 2024.**

### Visibilité et image : E-27

L'Etat s'engage à multiplier les efforts pour la signature d'un **Protocole d'accord bilatéral avec ses voisins maghrébins** pour la livraison des composants fabriqués en Tunisie aux unités de montage de ces pays.

### Visibilité et image : P-28

Le Privé s'engage à se structurer afin de faire du **lobbying auprès de la communauté d'affaires** et des **médias spécialisés internationaux.**

De même, les **petites et moyennes industries du secteur s'engagent à collaborer afin d'améliorer leur visibilité dans les salons internationaux** en mutualisant les frais et en participant de manière conjointe à ces rencontres internationales.

**Visibilité et image : E-29**

L'Etat s'engage à consolider la visibilité de la Tunisie en tant que destination automobile sur les marchés cibles en mettant en place un **plan de communication ambitieux multicanal** estimé à **400 mille dinars par an** à partir de 2023 (Presse, affichage, télévision, internet, foires et salons, mécénat ...).

**Visibilité et image : E-30**

L'Etat s'engage à accompagner le Privé dans la **mise en application des accords signés avec les différentes associations automobiles internationales** à savoir la VDA allemande, l'ANFIA italienne, la FIEV française ainsi que l'INA mexicaine et à la **signature de nouveaux accords** notamment avec les associations chinoises.

**Visibilité et image : E-31**

L'Etat s'engage à créer un réseau « d'ambassadeurs économiques » de la Tunisie pouvant faciliter la communication autour de la destination Tunisie auprès des décideurs des grands investisseurs internationaux.

## VII. Tableau des engagements par deadline

Mesure	Pilier	Horizon de réalisation	Gouvernance
E-0 Mise en place d'une Task Force interministérielle dédiée afin de travailler sur les priorités du secteur automobile	Gouvernance	T4 - 2022	Ministère de l'Industrie, des mines et de l'énergie
E-1 Lancement d'urgence des travaux pour la construction du port en eaux profondes	Infrastructure	2024	Ministère des transports
E-1 bis avancement du projet d'extension des quais 8 et 9 et application du Plan d'action pour l'amélioration des services dans le port de Radès	Infrastructure	2024	Ministère des transports
E-1 ter Aménagement des ports de Zarzis, Bizerte	Infrastructure	2025	Ministère des transports
E-2 Pré-aménagement de 300ha de sites d'implantation pour des acteurs automobiles	Infrastructure	2024-2025	Ministère de l'Industrie, des mines et de l'énergie
E-3 Mise en place de deux nouvelles lignes maritimes	Infrastructure	2024	Ministère des transports
E-4 Aménagement des zones industrielles conformément aux standards internationaux (éclairage nocturne, sécurité, VRD, réseaux...)	Infrastructure	2024-2027	Ministère de l'Industrie, des mines et de l'énergie
E-5 soutien du financement de l'installation d'un constructeur automobile et de deux équipementiers en tant que des projets d'intérêt national	Cadre rég. et incitatif	2024-2027	Ministère de l'économie et de la planification Ministère des finances
E-6 Elaboration de 3 Offres sur mesure : une offre équipementiers, une offre constructrice électrique, une offre mobilité connectée	Cadre rég. et incitatif	Février 2025	Ministère de l'Industrie, des mines et de l'énergie Ministère de l'économie et de la planification Ministères des finances
E-7 Allègement de 50% du nombre de procédures liées aux opérations d'exportation dont la procédure de domiciliation des factures	Cadre rég. et incitatif	Juin 2025	Ministère de l'Industrie, des mines et de l'énergie Ministère des finances DGD
P-8 Codirection du projet de revue du référentiel statistique de l'INS et mise en place du tableau de bord	Cadre rég. et incitatif	2024	TAA - INS
P-9 Mise en place d'un « Code de Performance et de Bonnes Pratiques»	Cadre rég. et incitatif	2024	TAA

Pacte pour la compétitivité de l'industrie automobile en Tunisie

Mesure	Pilier	Horizon de réalisation	Gouvernance
E-10 Dérogation spécifique au secteur automobile et communication autour du couloir vert	Cadre rég. et incitatif	2024	Ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie DGD
E-10 bis Réforme de l'article 196 relatif à l'exportation des déchets	Cadre rég. et incitatif	2024	Ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie DGD
E-11 Revue des délais de déblocage de la prime de mise à niveau et des subventions des projets d'intérêt national	Cadre rég. et incitatif	2024-2026	Ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie Ministère des finances Ministère de l'économie et de la planification
E-12 Actualisation du système d'incitations à l'investissement et au réinvestissement	Cadre rég. et incitatif	2023	Ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie Ministère de l'économie et de la planification
E-13 Hausse du montant autorisé d'investissement à l'étranger	Cadre rég. et incitatif	2023	Ministère des finances Ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie
E-14 Adoption des solutions possibles pour favoriser les voitures fabriquées localement en matière de taxe et droit	Cadre rég. et incitatif	T4-2022	Ministère des finances Ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie
E-15 Acquisition de véhicules de transport publics électriques et accessibilité de la recharge l'électrique	Cadre rég. et incitatif	2024-2027	Ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie Ministère des transports
P-16 Mise en place du référentiel de métiers et compétences automobiles	Emploi et formation	2022-2023	Ministère de l'emploi et de la formation professionnelle MESRS TAA
E-17 Développement de branches spécialisées	Emploi et formation	2024	Ministère de l'emploi et de la formation professionnelle MESRS-TAA

Pacte pour la compétitivité de l'industrie automobile en Tunisie

Mesure	Pilier	Horizon de réalisation	Gouvernance
E-18 Multiplication des filières de formation en alternance	Emploi et formation	2024	Ministère de l'emploi et de la formation professionnelle MESRS TAA
P-19 Mobilisation de professionnels pour intervention dans les cursus	Emploi et formation	2024	TAA
P-20 Mise en place des « Automotive Talents Days » et programmation des stages de formation dédiés aux étudiants dans des entreprises avec une assistance assurée par des professionnels	Emploi et formation	2024	TAA
P-21 Mise en place de centres de formation interne, et ce en collaboration avec les experts scientifiques universitaires et de recherche.	Emploi et formation	2025	TAA
E-22 Création d'un centre de compétences dédié au secteur automobile création d'un ou développer des spécialités ou des bases de formation dans les centres de formations déjà existants	R&D	2024	Ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie Ministère de l'emploi et de la formation professionnelle MESRS
E-23 Organisation d'ateliers sectoriels de matching chercheurs/entreprises	R&D	2023	Ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie MESRS
P-24 Collaboration et financement de 10 projets de R&D et 10 projets startups	R&D	2023	MESRS TAA
P-25 Développement de quatre clusters stratégiques	R&D	2023	TAA
E-26 Démarchage et lobbying gouvernemental auprès de hauts dirigeants	Visibilité	2023-2026	Ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie Ministère de l'économie et de la planification Ministères des finances
E-27 Signature d'un Protocole d'accord bilatéral avec le reste du Maghreb	Visibilité	2023-2026	Ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie Ministère du commerce et du développement des exportations

Pacte pour la compétitivité de l'industrie automobile en Tunisie

Mesure	Pilier	Horizon de réalisation	Gouvernance
P-28 Démarchage et communication du secteur privé	Visibilité	2023-2026	TAA Ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie Ministère de l'économie et de la planification Ministères des finances
E-29 Plan de communication ambitieux multicanal de 400 mille TND/an	Visibilité	2023-2026	Ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie Ministère de l'économie et de la planification
E-30 Mise en application des accords signés avec les différentes associations automobiles internationales et signature de nouveaux accords	Visibilité	2023	Ministère de l'industrie, des mines et de l'énergie Ministère de l'économie et de la planification
E-31 Création d'un réseau « d'ambassadeurs économiques » de la Tunisie pouvant faciliter la communication autour de la destination Tunisie auprès des décideurs des grands investisseurs internationaux.	Visibilité	2024	Ministère de l'économie et de la planification

## VIII. Modalités de suivi du pacte

### 1. **Coordination des engagements du pacte**

Le Ministère de l'Industrie, des Mines et de l'Energie sera le principal interlocuteur de Tunisian Automotive Association et aura pour rôle de coordonner l'ensemble des engagements du Pacte se référant aux différentes institutions publiques notamment :

- Le Ministère des Finances ;
- Le Ministère de l'Economie et de la Planification ;
- Le Ministère des Transports ;
- Le Ministère de L'Enseignement Supérieur et de la Recherche ;
- Le Ministère de la Formation Professionnelle et de l'Emploi ;
- Le Ministère du Commerce et du Développement des Exportations ;
- La Banque Centrale de Tunisie ;
- La Douane Tunisienne ;
- L'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports ;
- L'Office de la Marine Marchande et des Ports ;
- La Société Tunisienne d'Acconage et de Manutention ;
- L'Institut National de la Statistique ;
- Foreign Investment Promotion Agency FIPA;
- Tunisian Investment Authority TIA;
- Toute autre institution publique ou affiliée...

Toutefois et dans l'intérêt de la mise en œuvre opérationnelle du Pacte, la TAA pourra être amenée à travailler sur des sujets spécifiques directement avec ces institutions.

### 2. **Dispositif de pilotage et de communication du pacte**

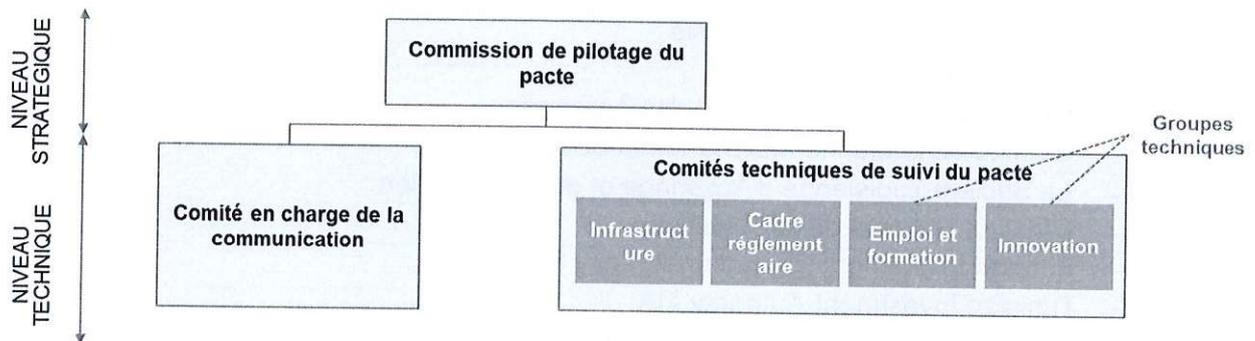
Le Pacte ci-dessus proposé doit faire l'objet d'une gouvernance appropriée dont les grandes lignes seront les suivantes :

- Mise en place des instances (comité de gouvernance, comités de projets),
- Définition des rôles et responsabilités,
- Identification de l'ensemble des activités nécessaires à la réalisation du projet,
- Définition des moyens à mobiliser,
- Identification des risques et des moyens d'y remédier,
- Elaboration de la stratégie de communication,
- Suivi périodique de l'avancement.

Une structure de gouvernance impliquant les acteurs du secteur public et privé sera mise en place en deux niveaux :

- **Un premier niveau stratégique** à travers une **commission de pilotage** du pacte qui aura pour mission de garantir la bonne exécution du pacte, d'agir pour lever les obstacles et mobiliser les ressources nécessaires à la mise en œuvre et également d'assurer une planification stratégique des mesures.

- **Un deuxième niveau technique** à travers des **comités** qui seront rattachés à la commission de pilotage du pacte. D'abord, un premier comité qui sera en charge de la communication aura comme mission principale de participer à l'élaboration de la stratégie de communication et de mettre en place le plan de communication. Ensuite, des comités techniques de suivi du pacte seront supportés par des groupes techniques (Infrastructure, cadre réglementaire, emploi et formation, innovation). Ces comités techniques de suivi du pacte auront pour rôle principal d'assurer un suivi terrain des mesures prévues et de reporter au comité de pilotage le niveau d'avancement.



Cette structure de gouvernance sera régie par un ensemble de principes directeurs :

- Le dispositif de pilotage du pacte doit présenter une **parité entre le secteur public et privé** ;
- Les principales **parties prenantes impliquées** au niveau de l'exécution des mesures et engagements du pacte doivent être **représentées au niveau du dispositif** ;
- Le dispositif **doit inclure des experts** en mesure d'identifier et de contourner les difficultés de l'implémentation du pacte ;
- Les **rôles et les responsabilités** des différentes entités du pacte doivent être **clairement définis** ;

Les **réunions des comités** doivent se faire d'une **manière régulière** pour assurer un **suivi de l'avancement** et de la bonne exécution du pacte (des réunions trimestrielles pour la commission de pilotage du pacte, mensuelles pour le comité en charge de la communication ainsi que pour les comités techniques de suivi du pacte) :

Entité	Rattachement	Mission	Fréquence minimale de réunion
1. Commission de pilotage	Task Force interministérielle	<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantir la bonne exécution du Pacte</li> <li>Agir pour lever les obstacles et mobiliser les ressources nécessaires à la mise en œuvre</li> <li>Assurer une planification stratégique des mesures</li> </ul>	Trimestrielle
2. Comité en charge de la communication	Commission de pilotage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Participer à l'élaboration de la stratégie de communication</li> <li>Mettre en place le plan de communication</li> </ul>	Mensuelle
3. Comités techniques	Commission de pilotage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer un suivi terrain des mesures prévues</li> <li>Reporter au comité de pilotage le niveau d'avancement</li> </ul>	Mensuelle

### 3. Signataires

La Ministre de l'Industrie,  
des Mines et de l'Energie

  
Signée: Neila NOUIRA GONGI

Le Président de l'Union Tunisienne  
de l'Industrie, du Commerce et de  
l'Artisanat



Le Président de « Tunisian  
Automotive Association »

