



République Tunisienne
Ministère du Commerce Et Du Développement Des Exportations
Direction Générale du Commerce Extérieur

**RAPPORT D'OUVERTURE DE L'ENQUETE DE
SAUVEGARDE SUR LES IMPORTATIONS DES
MINIBUS**

VERSION NON CONFIDENTIELLE ACTUALISEE

1. PROCEDURE DE L'ENQUETE

1.1. Ouverture de l'enquête:

Il serait utile de préciser d'emblée que la procédure relative à l'enquête de sauvegarde concernant certains minibus s'est déroulée conformément à l'article 3 de l'Accord sur les sauvegardes qui stipule qu'« **un membre ne pourra appliquer une mesure de sauvegarde qu'à la suite d'une enquête menée par les autorités compétentes de ce membre selon des procédures préalablement établies et rendues publiques conformément à l'article X du GATT 1994.**

Cette enquête comprendra la publication d'un avis destiné à informer raisonnablement toutes les parties intéressées, ainsi que la tenue des auditions publiques ou autres moyens appropriés par lesquels les importateurs, les exportateurs et les autres parties intéressées pourraient présenter des éléments de preuve et leurs vues et, notamment, avoir la possibilité de répondre aux exposés d'autres parties et de faire connaître leurs vues... ».

A- Dépôt de la requête :

Cette enquête a été initiée à la suite de l'examen par les services de la direction générale du commerce extérieur (Ministère du Commerce et du Développement des Exportations) de la requête de mise en œuvre des mesures de sauvegarde déposée au ministère le 20 Août 2021 par la société **SETCAR** au nom de la branche de production nationale des minibus.

L'enquête vise à déterminer, conformément aux dispositions de l'article 3 de la loi n°106 -1998 du 18 décembre 1998 relative aux mesures de sauvegarde, si les minibus ont été importés en quantités tellement accrues, dans l'absolu ou par rapport à la production nationale dans des conditions telles qu'elles causent ou menacent de causer un dommage grave à la branche de production nationale des minibus.

Notons à cet égard que la Société SETCAR détient, elle seule, 70% de la production nationale des minibus.

B- Examen préliminaire

Conformément à l'article 6 de la loi 98-106, une étude préliminaire a été menée par les services chargés de l'enquête. Cet examen a révélé qu'il existe suffisamment d'éléments de preuve justifiant l'ouverture d'une enquête de sauvegarde contre les produits concernés.

Ces preuves portent, conformément à la loi 98-106 et l'Accord de l'OMC sur les mesures de sauvegarde, sur les éléments d'appréciation suivants :

❖ Le volume des importations lorsque celles-ci se sont accrues de manière significative que ce soit en quantité absolue ou par rapport à la production nationale.

L'impact des importations pour les producteurs nationaux de produits similaires ou directement concurrents et l'incidence pour les producteurs nationaux de produits similaires ou directement concurrents de l'évolution de certains facteurs tels que la production, l'utilisation des capacités, les stocks des produits concernés, les ventes, les prix, les bénéfices, le rendement des capitaux investis, les flux de liquidités et l'emploi.

❖ L'évolution imprévue des circonstances et par l'effet des engagements, y compris les concessions tarifaires et ce en vertu de l'article XIX du GATT

C-Avis d'ouverture d'une enquête de sauvegarde au journal officiel de la république Tunisienne

Conformément à l'article 3.1 de l'Accord sur les sauvegardes et les articles 6 et 7 de la loi 98-106 un avis d'ouverture d'une enquête de sauvegarde concernant les minibus a été publié au Journal Officiel de la République Tunisienne (JORT) du 1^{er} Octobre 2021, page 2253.

Le Ministre du Commerce et du Développement des Exportations a autorisé l'ouverture de cette enquête afin de déterminer si pour chacun des produits concernés, les importations ont augmenté dans des quantités telles et ont été effectuées dans des termes tels ou sous des conditions telles qu'elles sont susceptibles de causer, ou menacent de causer un dommage grave aux producteurs nationaux de produits similaires ou directement en concurrence avec les produits concernés.

La période concernée par l'enquête est celle inhérente aux années 2017 à 2020.

Les produits concernés sont les véhicules automobiles pour transport de dix personnes ou plus, neufs (minibus).

Toutes les parties concernées ont été invitées à faire part de leurs points de vue par écrit et à soumettre l'ensemble des informations jugées utiles au bon déroulement de l'enquête par écrit dans un délai ne dépassant pas 45 jours à compter de la date de publication de cet avis au JORT.

C- Notification de l'Organisation Mondiale du Commerce

Conformément à l'article 6 de la loi 98-106 et l'article 12.1.a) de l'Accord sur les sauvegardes qui stipule que « **1. Un membre notifiera immédiatement au comité des sauvegardes : a) l'ouverture d'une enquête au sujet de l'existence d'un dommage grave ou d'une menace de dommage grave, et les raisons de cette action** » ; le Ministère du Commerce et du développement des exportations a notifié au Comité des sauvegardes en date du 4 Octobre 2021 l'ouverture d'une enquête en matière de sauvegarde concernant les importations de certains minibus. Cette notification a été rendue publique au site de l'OMC le 4 Octobre 2021.

1.2 : Les produits concernés par l'enquête

Les produits concernés par l'enquête de sauvegarde tels que publiés dans l'avis d'ouverture sont ceux qui relèvent des positions tarifaires suivantes :

➤ **87021011001** : véhicules automobiles pour transport de dix personnes ou plus, chauffeur inclus, à moteur à piston à allumage par compression (diesel ou non diesel) d'une cylindrée excédante 2500 cm³ neufs.

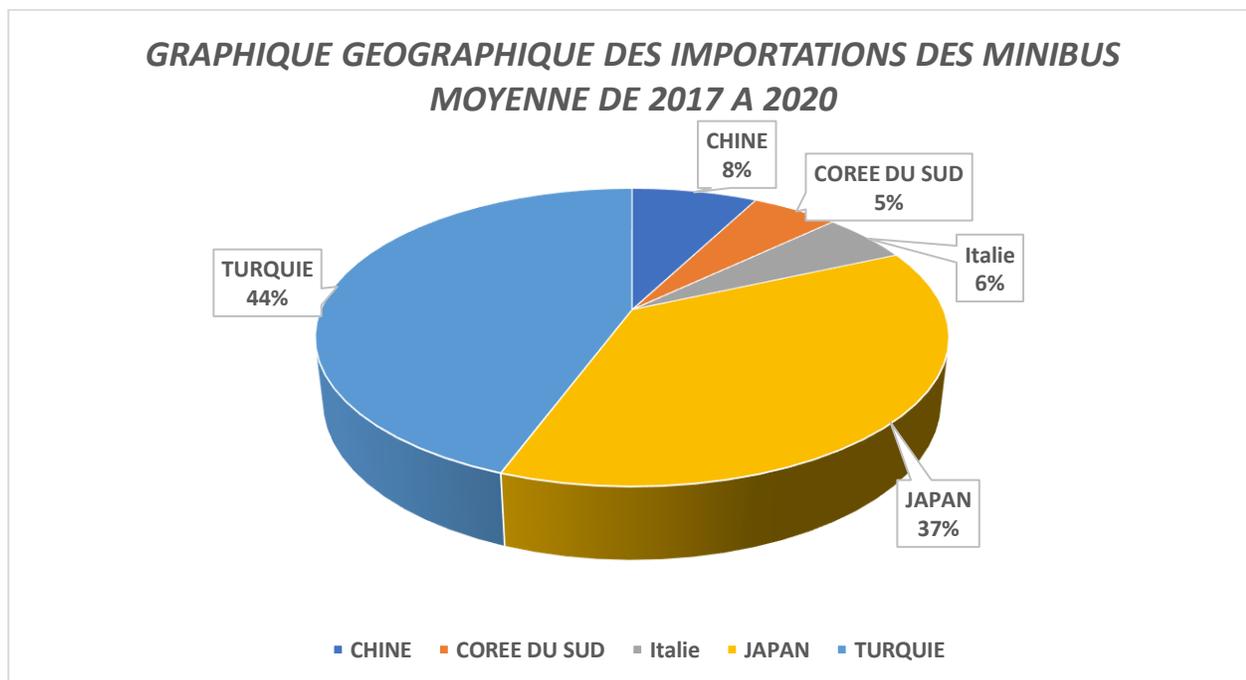
➤ **87021091003** : véhicules automobiles pour transport de dix personnes ou plus, chauffeur inclus, à moteur à piston à allumage par compression (diesel ou non diesel) d'une cylindrée n'excédant pas 2500 cm³ neufs.

➤ **87029031007** : véhicules automobiles pour transport de dix personnes ou plus, chauffeur inclus, à moteur à piston à allumage par étincelles (diesel ou non diesel) d'une cylindrée n'excédant pas 2800 cm³ neufs

S'agissant des principaux pays concernés par l'enquête, il est conclu que les produits concernés proviennent essentiellement de la Turquie, Japon, Chine comme le montre le graphique suivant relatif aux importations des minibus

Tableau n°1 : Répartition Géographique des importations des minibus (2017-2020)

| Pays | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2017-2020 moyenne |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------------|
| Chine | 5% | 18% | 10% | 0% | 8% |
| Corée de Sud | 12% | 11% | 0% | 0% | 5% |
| France | 1% | 0% | 0% | 0% | |
| Italie | 23% | 1% | 1% | 0% | 6% |
| Japon | 48% | 27% | 38% | 37% | 37% |
| Turquie | 11% | 43% | 51% | 63% | 44% |
| TOTAL | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |



1.2 Principaux facteurs examinés au cours de l'examen préliminaire de la requête

Conformément aux dispositions de l'article 13 de la loi n°98-106 et l'article 4.2 a) de l'Accord sur les Sauvegardes, les facteurs pertinents à évaluer au cours de l'enquête afin de déterminer leur influence sur la situation de la branche de production nationale des minibus

et qui ont servi de base pour démontrer si l'accroissement massif des importations a causé ou menace de causer un dommage grave à la branche de production nationale des minibus sont :

- ❖ Le volume des importations lorsque celles-ci se sont accrues de manière significative que ce soit en quantité absolue ou par rapport à la production nationale ;
- ❖ L'impact des importations pour les producteurs nationaux de produits similaires ou directement concurrents et ;
- ❖ L'incidence pour les producteurs nationaux de produits similaires ou directement concurrents de l'évolution de certains facteurs tels que la production, l'utilisation des capacités, les stocks des produits concernés, les ventes, les prix, les bénéfices, le rendement des capitaux investis, les flux de liquidités et l'emploi.

De même, en application des dispositions de l'article 12 de la loi n°98-106 et de l'article 4.2 b) de l'Accord sur les Sauvegardes, le lien de causalité entre le dommage grave ou la menace de dommage grave et l'accroissement des importations a été analysé au cours de l'enquête sur la base d'éléments objectifs à travers l'examen des autres facteurs, autres que l'accroissement des importations, qui peuvent causer un dommage à la branche de production nationale. Ce dommage ne se sera pas imputé à un accroissement des importations.

A- Représentativité de la branche de production nationale

La branche de production nationale des minibus se compose essentiellement de l'unité industrielle suivante : **SETCAR .SA**

- **Dénomination** : SETCAR
- **Activités** : production des minibus
- **Produits** : minibus de 29 places
- **Adresse usine** : GP1 –Km 13 Ezzahra-Ben Arous
- **Téléphone** : (216) 71 451 537
- **Fax** : (216) 71 453 800

SETCAR œuvre essentiellement dans la fabrication des minibus de 29 places

La présente société totalise environ 70% de la production nationale des minibus et représente ainsi la branche production nationale des produits concernés par l'enquête au sens de l'article 4-1-c de l'Accord sur les sauvegardes qui stipule que « l'expression 'branche de production nationale' s'entend de l'ensemble des producteurs des produits similaires ou

directement concurrents en activité sur le territoire d'un membre, ou de ceux dont les productions additionnées de produits similaires ou directement concurrents constituent une proportion majeure de la production nationale totale de ces produits ».

B- Résultat de l'examen préliminaire de la requête concernant le secteur des minibus

1. Produit concerné et produit similaire ou directement concurrent

Conformément à l'avis d'ouverture de l'enquête, les produits qui faisaient l'objet de cette enquête sont les minibus qui relèvent actuellement des positions tarifaires suivantes ;

➤ **87021011001** : véhicules automobiles pour transport de dix personnes ou plus, chauffeur inclus, à moteur à piston à allumage par compression (diesel ou non diesel) d'une cylindrée excédant 2500 cm³ neufs.

➤ **87021091003** : véhicules automobiles pour transport de dix personnes ou plus, chauffeur inclus, à moteur à piston à allumage par compression (diesel ou non diesel) d'une cylindrée n'excédant pas 2500 cm³ neufs.

➤ **87029031007** : véhicules automobiles pour transport de dix personnes ou plus, chauffeur inclus, à moteur à piston à allumage par étincelles (diesel ou non diesel) d'une cylindrée n'excédant pas 2800 cm³ neufs

2- Augmentation des importations :

Aux termes de l'article 13 de la loi 98-106, les services chargés de l'enquête ont cherché à déterminer si l'une ou l'autre des marchandises désignées est importée en Tunisie de toutes provenances, depuis le début de 2017, en quantité tellement accrue et dans des conditions telles que son importation constitue une cause principale ou menace du dommage grave porté au producteur Tunisien.

A cet égard les services chargés de l'enquête se sont intéressés aux importations des produits concernés en termes absolus ainsi que par rapport à la production destinée à la vente et à la production totale.

Le Tableau ci-dessous montre le volume des importations en Tunisie des produits concernés en termes absolus et par rapport à la production Tunisienne destinée à la vente et à la production totale au cours des années 2017 à 2020

Tableau n°2 : Evolution des importations des minibus De 2017 à 2020

| Année | 2017-2018 | 2018-2019 | 2019-2020 | 2017-2020 |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 87021011001 | 21% | -31% | -41% | -51% |
| 87021091003 | -23% | 128% | 69% | 198% |
| 87029031007 | -100% | - | - | -100% |
| TOTAL | 5% | 11% | 19% | 39% |

Les services chargés de l'enquête ont examiné les tendances des importations pour la totalité de la période de l'enquête et ont déterminé qu'il y avait eu une augmentation récente, soudaine, brutale et importante du volume absolu des importations en 2020 par rapport à 2017.

Le Tableau 1 montre que, en termes de pourcentage, le volume des importations des produits concernés a augmenté de 39 % en 2020 par rapport à 2017. De plus, pour 2020, les données montrent que les importations représentaient une augmentation de 19 % par rapport aux importations de 2019.

Le même tableau montre un changement soudain concernant la structure des importations. En fait, durant 2018-2019, le comportement des importateurs a changé radicalement.

Les mêmes importateurs se sont orientés de plus en plus vers les minibus d'une cylindrée n'excédant pas 2500 cm³ (+128%) au détriment des minibus d'une cylindrée excédant 2500 cm³.

Ce phénomène s'explique par les modifications apportées au code de la route Tunisien en 2018 interdisant l'utilisation des strapontins dans les minibus en circulation ce qui a obligé certains importateurs, n'ayant plus la possibilité de commercialiser son modèle de 30 places qui est composé de 23 sièges et de 7 strapontins, a réduit la capacité de son minibus à 23 places pour concurrencer le minibus local

Durant la même période, la production des produits concernés de la branche de production nationale des minibus a reculé de 28 %.

Durant cette période, la moyenne des ventes réalisées par la société plaignante s'est stagnée à 16 % de l'ensemble des ventes sur le marché local contre 84% définie comme pourcentage des ventes des produits importés.

Ainsi, une progression de la pénétration des importations est observée, tant en termes absolus que par rapport à la production destinée à la vente et par rapport à la production totale

Il convient de noter également que la quantité des importations en 2020 est demeurée élevée par rapport à la période de référence (2017). Aucune réduction des importations n'a été constaté durant cette période ce qui démontre que les augmentations récentes des importations sont constantes et progressives.

Par conséquent, les services chargés de l'enquête ont conclu qu'il y a eu une augmentation récente, soudaine, brutale et importante par rapport à l'évolution de la situation au cours des années précédentes.

Dans le même contexte, il faut souligner que la part du marché des opérateurs économiques (industriels et importateurs) n'a pas changé

Tableau n°3 : Evolution des parts du marché des opérateurs économiques (2017-2020)

| Part du Marché | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|------|------|------|------|
| Taux d'évolution du part du marché des importations des minibus par rapport à la production nationale. | 95 % | 92% | 95% | 94% |

3- Eléments de preuve de l'existence d'un dommage grave ou d'une menace de dommage grave causé par un accroissement des importations

a. Analyse du dommage

Afin de déterminer si le producteur Tunisien des produits similaires a subi un préjudice grave, à savoir une détérioration globale considérable de sa position, les services chargés de l'enquête ont évalué tous les facteurs appropriés de nature objective et quantifiable concernant leur situation. En particulier, pour le produit concerné, les services chargés de l'enquête ont examiné l'évolution de la production nationale, des capacités de la production, de l'utilisation des capacités de production, de l'emploi, de la productivité, des flux de liquidités, du rendement du capital engagé, de l'évolution des stocks, de la consommation, des ventes, des parts de marché, des prix et de la rentabilité pendant les années 2017 à 2020.

*** Capacité de production et utilisation :**

La société requérante a connu une baisse remarquable au niveau de l'utilisation de cette capacité

Tableau n°4 : Evolution de l'exploitation de la capacité de production destinée au marché local de 2017 à 2020, en pourcentage

| Année | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|------|------|------|------|
| Taux d'utilisation de la capacité de production. | 5% | 5% | 14% | 10% |

L'enquête a montré que le niveau des capacités totales de production théoriques n'a pas beaucoup évolué entre 2017 et 2020.

L'utilisation des capacités n'a pas dépassé 14% en 2019 pour se stabiliser à 10% en 2020, enregistrant une moyenne qui ne dépasse pas le 8% durant la période de l'enquête.

Par ailleurs, les services chargés de l'enquête ont constaté que cette baisse de l'utilisation de la capacité de production s'aggrave de plus en plus.

*** Production nationale totale**

La production nationale totale des produits concernés a augmenté de 200% entre 2017 et 2020. Toutefois cette augmentation n'a pas permis à l'industriel local de dépasser 10% de sa capacité de production

Tableau n° 5 : Evolution de la production des produits concernés de 2017 à 2020, en pourcentage

| Année | 2017-2018 | 2018- 2019 | 2019-2020 |
|-----------------------------------|-----------|------------|-----------|
| Taux d'évolution de la production | 0% | 200% | -33% |

*** Ventes sur le marché intérieur**

Tableau n°6 : Evolution des ventes de la branche de production nationale des minibus, en pourcentage

| Année | 2017-2018 | 2018- 2019 | 2019-2020 |
|--|-----------|------------|-----------|
| Evolution des ventes locales des minibus | -30% | 286% | -30% |

Il est à préciser que la chute au niveau des ventes locales par la branche de production nationale des minibus durant la période 2019-2020 a coïncidé avec l'accroissement le plus significatif des importations durant cette même période (19%)

*** La part du marché détenue par la production nationale :**

La part de marché des importations a été marquée par une stagnation entre 2017 et 2020, (94%) à la moyenne. La part de marché des producteurs locaux n'a pas augmenté constamment dans la même période,

Le Tableau suivant montre d'une part, l'évolution du marché apparent Tunisien de minibus qui est, en 2020, en hausse de 33 % par rapport à son niveau de 2018

Tableau n°7: Evolution de la part de marché détenue par le producteur national et les importations de 2017 à 2020, en pourcentage

| Année | 2017-2018 | 2018- 2019 | 2019-2020 |
|---|-----------|------------|-----------|
| Variation de la consommation nationale apparente | | 15% | 15% |
| Part de marché détenue par les produits importés. | 95 % | 92% | 95% |
| Part de marché détenue par les produits locaux. | 5% | 8% | 5% |

L'accroissement de la consommation entre 2017 et 2020 n'a pas contribué à l'amélioration de la position de l'industriel local, puisque les importations ont toujours gardé leur part du marché sur l'ensemble des minibus existants sur le marché local (94%) sur la même période et que l'augmentation de la consommation n'a pas engendré des modifications de ces parts par rapport à l'industrie locale.

***Emploi**

Les services chargés de l'enquête ont évalué l'impact des importations sur l'effectif employé par le producteur national et ils ont observé que les chiffres de l'emploi de la branche de production nationale des minibus ont régressé durant la période de l'enquête de 80 % en raison de la diminution de la part de marché intérieur détenue par le producteur national en raison de l'augmentation des produits importés.

Le tableau suivant montre clairement la compression de l'employabilité du secteur des minibus

Tableau n°8 : Evolution de l'emploi dans le secteur des minibus de 2017 à 2020, en pourcentage

| Année | 2017-2018 | 2018- 2019 | 2019-2020 | 2017-2020 |
|---|-----------|------------|-----------|-----------|
| Taux d'évolution de l'effectif employé. | 10% | -67% | -45% | -67% |

En outre, les services chargés de l'enquête ont déduit que la régression de l'activité industrielle des minibus sur le marché local a contrarié le producteur national à procéder à des opérations de licenciement

***Résultats financiers**

Les services chargés de l'enquête ont examiné les effets préjudiciables résultant de la compression des ventes du producteur national sur ses résultats nets. Il en est conclu que le producteur national a subi toujours des pertes durant la période de l'enquête, comme le montre le tableau suivant :

Tableau n°9 : Evolution des résultats nets du producteur national de 2017 à 2020, en pourcentage

| Année | 2017-2018 | 2018- 2019 | 2019-2020 |
|----------------------|-----------|------------|-----------|
| Variation des pertes | -18% | -47% | 62% |

***Prix de vente par rapport au coût de la production**

Le prix de vente n'a pas évolué durant la période de l'enquête, tandis que le coût de la production continue à dépasser ce prix de vente et par conséquent à engendrer des pertes continues comme le montre le tableau suivant :

Tableau n°10: Evolution des prix de vente et coût de production du producteur national de 2017 à 2020, en pourcentage

| Année | 2017-2018 | 2018- 2019 | 2019-2020 |
|--|-----------|------------|-----------|
| Prix de vente | 0% | 0% | 0% |
| Coût du production | 0% | -41% | 18% |
| Coût de la production par rapport au prix de vente | 167% | 98% | 115% |

***Impact sur l'investissement :**

La société plaignante travaillait sur le développement d'un nouveau modèle de capacité 22 places et les investissements projetés permettraient d'élargir la gamme des véhicules. La société a pu obtenir l'accord provisoire de l'ATTT (Agence Tunisienne du Transport Terrestre) pour l'homologation de ce minibus.

En offrant ce nouveau véhicule, Setcar serait en mesure de contrer les importations des modèles à 23 places importées en CBU et pouvoir par la suite sauvegarder des emplois au fur et à mesure de la croissance de la demande sur ce modèle.

b-Conclusion du dommage

Les données présentées font apparaître une évolution quasi négative de l'activité de la branche de production nationale des minibus en ce qui concerne l'utilisation de la capacité, la production, les ventes sur le marché intérieur, la part de marché, l'emploi, la rentabilité et le rendement financier. Ces conclusions ont d'ailleurs été corroborées par l'analyse de l'ensemble de l'activité relative au produit concerné.

Sur la base de tous ces facteurs, les services chargés de l'enquête se sont parvenus à la conclusion que le producteur local des minibus a subi un préjudice grave.

3-Analyse du lien de causalité

Afin de déterminer l'existence d'un lien de causalité entre l'augmentation des importations et le préjudice grave et de garantir que le préjudice causé par d'autres facteurs ne soit pas imputé à l'augmentation des importations, les services chargés de l'enquête ont procédé à l'analyse des effets des facteurs suivants :

a- Effet de l'accroissement des importations :

Le marché des minibus est transparent en ce qui concerne les sources d'approvisionnement, les clients et les prix. La concurrence entre le produit concerné et les produits locaux joue principalement au niveau des prix et de la qualité., l'augmentation des importations a eu un effet préjudiciable en termes de pression sur les prix du producteur Tunisien sur le marché intérieur. Qui n'a pas évolué depuis 2017.

Au cours de la période comprise entre 2017 et 2020, la part de marché des importations a conservé sa position (95%), Simultanément, la part des importations dans la production vendue s'est abaissée, passant de 88 % à 74 %.

b- Autres facteurs :

***Effets de la concurrence entre les producteurs nationaux :**

Aucun nouveau producteur n'a fait son entrée dans le secteur. Il apparaît donc que la concurrence nationale n'a pas d'effet défavorable

*** Capacité de production :**

Les services chargés de l'enquête ont déterminé que la capacité de production de la société SETCAR ne représente que 51% de la demande locale estimée.

Toutefois, cette capacité n'a été jamais atteinte. En effet, cette capacité a atteint son pic en 2019 mais n'a pas pu dépasser le seuil de 14%.

*** Effets de l'évolution de la consommation :**

Les services chargés de l'enquête ont examiné l'effet possible de consommation entre 2017 et 2020.

En fait, la demande sur le marché local n'a pas cessé d'augmenter durant 2017-2019 avant de chuter subitement en 2020 atteignant un seuil de 138 unité en 2019. Mais dans la même période l'industriel Tunisien n'a pas pu augmenter ses ventes que de 8% par rapport aux importations.

*** Effets des changements dans la consommation et modification des préférences des consommateurs :**

Les services chargés de l'enquête ont également cherché à déterminer si les effets préjudiciables pouvaient être imputables à la modification des préférences des consommateurs en s'orientant vers d'autres types minibus.

Il est conclu que la société SETCAR n'a pas cessé d'innover sur les gammes de minibus.

En effet plusieurs éléments prouvent la compétitivité de SETCAR point de vue qualité :

- La conception du véhicule local assure une isolation sonore et thermique grâce à l'emplacement du moteur à l'extérieur de l'habitacle
- Utilisation des tubes galvanisés contre des tubes noirs pour le produit importé
- Le minibus fabriqué localement est doté d'une motorisation EURO III contre une motorisation EURO II pour les modèles importés (meilleure performance du moteur EURO III par rapport au moteur EURO II)

- Le minibus fabriqué localement possède une suspension pneumatique contre une suspension mécanique pour certains produits importés
- Le minibus fabriqué localement offre une capacité de 29 sièges tandis que plusieurs modèles ont été contraintes à réduire le nombre de places à 23 places suite à l'interdiction de l'utilisation des strapontins
- Le minibus fabriqué localement offre des coffres à bagages plus spacieux que les modèles importés alors que même certains modèles n'en possédaient pas
- Le processus de production du minibus local est certifié ISO 9001-2015

***Effets de la pandémie Corona-Virus 19 :**

La pandémie n'a pas affecté les importations qui ont augmentés de 19% durant 2019-2020. Toutefois et vu que les produits visés sont à usage touristique (secteur gravement endommagé par la pandémie), les ventes ont régressé de 45% durant la même période.

Cependant les services chargés de l'enquête ont constaté que l'industriel local était déjà endommagé avant la survenance de la crise. En effet, durant les années 2017 et 2018 la capacité de production de SETCAR s'est fixé approximativement en seulement 10 %.

Les pertes les plus lourdes de la société ont étaient enregistrés durant ces deux années.

La société plaignante a également enregistré le flux le plus spectaculaire de licenciement des employés (moins 63% des employés durant 2017-2019)

De plus le prix des ventes s'est stabilisé depuis 2017, aucune augmentation n'a été enregistrés depuis malgré les coûts de production de plus en plus élevés.

A signaler que vu les difficultés du secteur touristique, les importateurs s'orientent de plus en plus leurs ventes vers le transport du personnel du secteur public et privé qui est devenu un secteur en croissance.