



جامعة بجاية  
Tasdawit n Bgayet  
Université de Béjaïa

**UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.**

**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES  
SCIENCES DE GESTION**

**Département des Sciences Commerciales**

**Mémoire de fin de Cycle**

**Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales**

**Option : FINANCE ET COMMERCE INTERNATIONAL**

## **Thème**

*Le marché automobile Algérien ; de l'importation à  
l'industrialisation,  
Quelles perspectives ?*

**Réalisé par :**

-Mr. FEDIKHI Azeddine  
-Mr. AZEROU Loucif

**Encadreur : Mme. BAGDI Aicha**

**Devant le jury composé de :**

Mme : OUARET Samira  
Mme : BAGDI Aicha  
Mr : BEZTOUH Djaber

**Promotion : 2019**



جامعة بجاية  
Tasdawit n Bgayet  
Université de Béjaïa

**UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.**

**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES  
SCIENCES DE GESTION**

**Département des Sciences Commerciales**

**Mémoire de fin de Cycle**

**Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales**

**Option : FINANCE ET COMMERCE INTERNATIONAL**

## **Thème**

*Le marché automobile Algérien ; de l'importation à  
l'industrialisation,  
Quelles perspectives ?*

**Réalisé par :**

-Mr. FEDIKHI Azeddine  
-Mr. AZEROU Loucif

**Encadreur : Mme. BAGDI Aicha**

**Devant le jury composé de :**

Mme : OUARET Samira  
Mme : BAGDI Aicha  
Mr : BEZTOUH Djaber

**Promotion : 2019**

## DEDICACES

*Premièrement à ma chère mère pour sa patience et son soutien et d'avoir été à la fois une mère, une amie une source de courage dont je me suis nourris tout au long de mon cursus.*

*Maman !... rien que toi*

*Je dédie ce modeste travail à toute ma famille et à tous ceux qui me sont très chères et indispensables à mon existence ;*

*A TOUS MES AMIS.*

*AZEDDINE*

*Je dédie ce modeste travail à :*

*A mon exemple éternel, mon soutien moral et source de joie et bonheur, celui qui s'est toujours sacrifié pour me voir réussir que dieu te garde à la hauteur, à toi mon père.*

*A la lumière de mes jours la source de mes efforts la flamme de mon cœur ma vie est mon bonheur, maman que j'adore.*

*Aux personnes dont j'ai bien aimé la présence dans ce jour, à tous mes frères et sœurs, mes neveux **Mastanabal** et **Naravas** et ma nièce Louza, je dédie ce travail dont le grand plaisir leurs revient en premier lieux pour leurs conseils, aides, et encouragement.*

*A celle que j'aime beaucoup et ma soutenu tout au long de ce travail, ma fiancée **Thinhinane**.*

*A tout ceux qui ont contribué à la réussite de mon travail et aux personnes qui m'ont toujours aidé et encouragé, qui étaient à mes aimables amis, collègues d'étude.*

**AZEROU Loucif**

**LOUCIF**

**Remerciements**

*Nos sincères remerciements à*

- *Mme BAGDI. AICHA* notre encadreur ;
- *Mr AISSOUSSE ET MR RADJI* de la DGD;
- *Tous les enseignants du département;*
- *GILLES TAMERJOUT.*
- *Nos enseignants de l'université de BEJAJA ;*

*Et à tous ceux qui nous ont aidés à la réalisation de notre mémoire qu'ils trouvent ici nos remerciements les plus distingués.*

## *Liste des abréviations*

- **ANDI** : Agence National de Développement de l'Investissement.
- **ART** : Article.
- **CCFA** : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles.
- **C.I.R** : Carrosseries Industrielles de Rouïba.
- **CCR** : Certificat de Changement de Résidence.
- **CDA** : Club des Diplomates Africains en Algérie.
- **CIT** : Carrosserie Industrielle de Tiaret.
- **CKD** : Complete Knock Down.
- **CNI** : Conseil National de l'Investissement.
- **DD** : Droits de Douanes.
- **DGD** : Direction Général des Douanes.
- **DZD** : Dinar Algérien.
- **E.R.V.I** : Entreprise de Rénovation des Véhicules Industriels.
- **ENDVP** : Entreprise Nationale de Distribution de Véhicules Particuliers.
- **EPE** : Entreprise Publique Economique.
- **F.O.R** : Filiale Fonderies de Rouïba.
- **FAW**: First Automobile Works.
- **FMI** : Fond Monétaire International.
- **FNI** : Fond National d'Investissement.
- **GMC** : General Motors Corporation.
- **IDE** : Investissement Directe Etranger.
- **JV** : Jointe-Voiture.
- **LFC** : Loi de Finance Complémentaire.
- **LM** : Licence des Moudjahidines.
- **MDN** : Ministre de la Défense National.
- **NSI** : Nouvelle Stratégie Industrielle.
- **NTIC** : Nouvel Technologie de L'information et de Communication.
- **O.S.T** : Organisation Scientifique du Travail.
- **OCDE** : Organisation de Coopération et de Développement Economique.
- **OMC** : Organisation Mondiale du Commerce.

- **ONS** : Office National des Statistique.
- **PAI** : Plant d'Accélération Industrielle.
- **PAS** : Plan d'Ajustement Structurel.
- **PECO** : Pays Europ Centrale et Oriental.
- **PIB** : produit Intérieur Brut.
- **PNA** : Parc National Automobile.
- **PSA** : Peugeot Société Anonyme.
- **R&D** : recherche et Développement.
- **RAP** : Renault Algérie Production.
- **RNUR** : Régie Nationale Des Usines Renault.
- **S.P.A** : Société Par Action.
- **SAAB** : Société Africaine Automobile Berliet.
- **SKD** : Semi Knocked Down.
- **SNVI** : Société National des Véhicules Industrielles.
- **SOMACA** : Société Marocaine de Construction Automobile.
- **SONACOME** : Société National des Constructions Mécaniques.
- **TMC** : Tahkout Manufacturing Company
- **TVA** : Taxe sur la Valeur Ajouter.
- **URSS** : Union des Républiques Socialistes Soviétiques.
- **USD** : Dollar Américain.
- **VIR** : véhicules Industriels de Rouïba.
- **VP** : Véhicule Particuliers.
- **VPU** : Véhicule Particuliers Utilitaire.
- **VUL** : Véhicule Utilitaire Léger.

## **LISTE DES FIGURES**

<b>Figure</b>	<b>Titre</b>	<b>page</b>
<b>01</b>	La production automobile mondiale 2016/2017	<b>12</b>
<b>02</b>	Les modalités de développement stratégique	<b>14</b>
<b>03</b>	évolution de la production automobile mondiale depuis 2000. P	<b>18</b>
<b>04</b>	Place de l'industrie automobile dans les échanges internationaux	<b>20</b>
<b>05</b>	Evolution des immatriculations des principaux genres de 2007 à 2017	<b>42</b>
<b>06</b>	Evolution des prix des véhicules de marque Renault	<b>67</b>
<b>07</b>	Evolution des prix des véhicules du groupe SOVAC	<b>67</b>
<b>08</b>	Evolution des prix des véhicules de marque p 68	<b>31</b>
<b>09</b>	Evolution des prix des véhicules de marque 69	<b>34</b>
<b>10</b>	Evolution des importations de véhicules en nombre.	<b>71</b>
<b>11</b>	Evolution des importations de véhicules en valeur.	<b>71</b>
<b>12</b>	Evolution des importations de véhicules en nombre	<b>72</b>
<b>13</b>	Evolution des importations de véhicules en valeur.	<b>72</b>
<b>14</b>	Taux d'utilisation des moyens de production	<b>79</b>



**Liste des tableaux**

<b>N°</b>	<b>Titre de tableau</b>	<b>Page</b>
<b>01</b>	Répartition du parc national automobile par genre de véhicules au 31/12/2016	43
<b>02</b>	Evolution de l'activité de la RAP en volume	58
<b>03</b>	Informations sur les concessionnaires enquêtés et leurs activités	64
<b>04</b>	Nature des véhicules assemblés par les constructeurs	66

# **SOMMAIRE**

<b>INTRODUCTION GENERALE</b> .....	<b>01</b>
<b>CHAPITRE I : le marché automobile mondiale</b> .....	<b>05</b>
SECTION 01 : l'histoire de l'industrie automobile mondiale .....	<b>05</b>
SECTION 02 : Evolution de l'industrie automobile Internationale .....	<b>10</b>
SECTION 03 : Caractéristique de l'industrie et du marché automobile mondiale .....	<b>25</b>
<b>CHAPITRE II : Le marché automobile Algérien a l'air de la nouvelle stratégie industrielle</b> .....	<b>33</b>
SECTION 01 : Histoire de l'automobile en Algérie .....	<b>33</b>
SECTION 02 : le marché automobile Algérien évolution et état des lieux .....	<b>38</b>
SECTION 03 : La politique d'industrialisation et l'automobile (Développement d'une industrie automobile en Algérie) .....	<b>44</b>
<b>CHAPITRE III : l'impact de la politique d'industrialisation sur le marché automobile Algérien</b> .....	<b>55</b>
SECTION 01 : Emergence d'une nouvelle industrie automobile Algérienne .....	<b>55</b>
SECTION 02 : Les entreprises Algériennes dans les réseaux internationaux de la production d'automobile .....	<b>61</b>
SECTION 03 : Quelle future pour l'industrie automobile en Algérie .....	<b>75</b>
<b>CONCLUSION GENERALE</b> .....	<b>81</b>

**Introduction**  
**générale**

### **INTRODUCTION GENERALE**

L'automobile, un mot qui fait rêver toutes personnes, de ça nature l'automobile a été toujours un objet de passion tout en devenant un instrument de liberté incontournable permettant à chacun d'aller où il veut, quand il veut.

Au tout début de l'activité des constructeurs automobile, peu de fabricants produisaient de façon souvent artisanale quelques milliers de voitures, des voitures coûteuses et fragiles dont seuls les riches et fortunés peuvent en avoir l'accès.

Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, comme dans l'après-guerre, un consommateur, et après avoir passé sa commande, pouvait attendre la livraison de sa voiture plusieurs mois, ainsi l'industrie automobile a été pour longtemps l'otage d'un marché de l'offre, c'est-à-dire d'un marché où la demande est rationnée compte tenu d'une insuffisance de l'offre. Dans un tel contexte les constructeurs automobile étaient préoccupés de produire davantage que d'écouler leur production, du moment que la demande est nettement supérieure à l'offre. Des consommateurs devenus impatients et pour avoir le bien tant espéré prêts à payer des surpluses, les constructeurs automobile sont ainsi en position de force, ce qui leur permet d'augmenter leurs marges bénéficiaires et de réaliser davantage de profits. Cette situation a caractérisé le marché automobile jusqu'aux années soixante-dix.

L'industrie automobile était longtemps concentrée dans trois pôles ; l'Europe, l'Amérique, et le nord de l'Asie, ce qui est connu communément sous le nom de la triade.

A l'ère de la mondialisation contemporaine, tous les pays de monde sont sensés suivre toutes les mutations profondes induites essentiellement par l'accélération des mouvements de cette même mondialisation, elle exige davantage la bonne santé de toute économie qui se veut une place respectable dans l'économie mondiale, une bonne santé qui réside dans le degré de dépendance vis-à-vis d'autres économies mondiales, une dépendance qui se caractérise par la non-satisfaction de son marché local.

Dès son Indépendance, l'Algérie a opté pour un système économique socialiste qui a duré pour près de trois décennies. Au lendemain de la chute du bloc communiste en l'occurrence URSS, l'Algérie a compris l'urgence non seulement de se séparer de son système économique qui n'a pas donné les résultats escomptés, mais aussi la nécessité d'adapter notre économie aux évolutions de l'économie mondiale. Ainsi les autorités Algériennes ont pris la décision de se détacher du système centralisé qui a façonné notre économie pour plus de trente

ans, et de se s'introduire dans l'économie du marché à travers la mise en place de différentes politiques et des mesures qui facilitent le processus d'ouverture.

Allant de la privatisation des entreprises publique économiques (EPE), à l'ouverture du commerce extérieur qui était exclusivement monopolisé par l'Etat, Depuis 1990, l'Algérie s'est ouverte également aux investissements directs étrangers (IDE), cela s'explique principalement par les réformes permettant la venue des IDE sur le territoire national, plusieurs politiques économiques et commerciales se sont succédées, mais la nouvelle stratégie industrielle adoptée par le gouvernement Algérien en 2007 a pour objet de faire de ces derniers (EDE) un vecteur principal de la politique du développement industriel et de transfert de technologie. Par ces mesures et d'autre, l'Algérie espère profiter de la nouvelle division internationale du travail (NDIT) et devenir une destination appréciée par des IDE manufacturiers, telle que l'industrie informatique et l'industrie automobile.

Considérée comme l'industrie qui facilite l'industrialisation des pays, l'industrie automobile a boosté la croissance des pays émergents et les pays en voie de développement, le cas de la Chine est le meilleur exemple qui illustre parfaitement son développement le statut d'un pays émergent avec un potentiel et un niveau de croissance soutenus. Dans moins de 20 ans la chine a réussi à grimper les échelons en devenant premier producteur et premier marché d'automobile du monde.

Ces dernières décennies, la majeure partie des industries reposent sur la spécialisation, qui est le résultat d'une concurrence, de plus en plus féroce sous l'effet de l'accélération du phénomène de la mondialisation avec l'avènement de nouvelles technologies, cette spécialisation repose non seulement sur l'avantage comparatif des pays dans la production du bien final, mais aussi, sur l'avantage comparatif des tâches que les pays accomplissent à un stade donné du processus productif, chose qui a rendu possible le fait qu'un produit soit produit en parties dans différents endroits voir différents pays avant d'être assemblé et expédié au consommateur final.

Considérer comme un produit mondialisé, le produit automobile peut être le résultat de travail de plusieurs participants avant d'être transféré ou exporté vers un pays sous forme de pièces détachées pour en faire l'objet de montage (CKD) ou de kits dans le cas d'assemblage (SKD).

C'est dans ce cadre que l'Algérie veut attirer des IDE du monde entier comme début d'émergence de plusieurs industries, et avoir pris une place prestigieuse dans la nouvelle stratégie industrielle Algérienne, l'industrie automobile illustre parfaitement la délocalisation en partie ou en générale des phases de production des produits finis, de nombreuses

négociation ont eu lieu avec des constructeurs du monde entier, mais c'est en 2012 que le premier accord fut signé entre la SNVI et le groupe Français Renault pour l'installation d'une usine de montage en Algérie à Oued Tlilat dans la wilaya d'Oran, avec une franchise que aucun autre constructeur ne soit autorisé dans un délai de 3 ans à compter de sa date de mise en marche en 2014. Et après 2017 plusieurs autres usines sont installées à travers le territoire national en partenariat avec des constructeurs mondiaux.

L'intérêt si important et si agressif envers l'industrie automobile, que ce soit par les autorités Algériennes notamment le ministère de l'industrie et des mines, ou de la part du nombre important des investisseurs qui veulent se lancer dans ce créneau, laisse les gens de différents niveaux de la société se poser des questions sur le devenir du marché automobile en Algérie, c'est de là que découle notre problématique de recherche qui est la suivante :

### **Problématique :**

**Quelle est l'impact de la nouvelle stratégie industrielle adoptée par l'Algérie sur le marché automobile nationale ?**

D'autres questions peuvent être soulevées également vu la complexité du sujet les plus pertinentes sont :

- Quels sont les différents modes d'implantation des IDE dans l'industrie automobile en Algérie ?
- Pourquoi le gouvernement Algérien a choisi de substituer les importations de véhicule par une industrie locale ?
- Au bout de 5 ans d'existence de cette industrie en Algérie, Les nouveaux constructeurs Algériens ont-ils réalisés le taux d'intégration prévu par leurs cahiers des charges?

### **Hypothèses du travail :**

- Les constructeurs automobiles peuvent s'installer par plusieurs stratégies, soit sous forme de partenariat ou de fusion avec des industriels déjà existant ;
- Avec la chute des prix de pétrole, l'importation des véhicules impacte négativement les réserves de changes Algériennes d'où la nécessité de substituer aux importations par une industrie locale ;
- Les nouveaux constructeurs automobiles ont su respecter leurs cahiers des charges.

### **Le choix porté sur le secteur de l'automobile :**

Notre choix s'est porté sur le marché de l'automobile Algérien pour maintes raisons à savoir : ça croissance exceptionnelle enregistrée ces deux dernières décennies et le fait qu'il soit le premier marché automobile en Afrique, avec un volume de plus de 550 milles véhicules importé pour une facture de plus de 7.5 Milliards de Dollars en 2012, dès lors nous avons voulu comprendre si cet intérêt manifesté tardivement est rationnel ou par désespoir pour des gouvernement qui échouent l'un après l'autre.

### **Méthodologie de recherche :**

Nous avons opté dans notre étude sur le terrain pour une enquête a deux niveaux ;

- ✓ Aux niveaux des concessionnaires qui assure la distribution et la commercialisation des véhicules assemblés ou montés en Algérie en réalisant un entretien semi directif avec leurs responsables menu d'un questionnaire qui englobe tous les aspects du marché automobile ;
- ✓ Une collecte des statistiques sur l'activité des constructeurs automobiles ciblés effectuée au niveau de la direction générale des douanes Algériennes, avec un entretien avec le directeur d'études chargé de l'organisation des services

### **Plan de travail :**

Notre plan de travail est divisé en trois chapitres, le premier se focalise sur la naissance, le développement et l'internationalisation de l'industrie automobile, ainsi que sur les différentes caractéristiques de son marché et le niveau de motorisation mondiale, Un deuxième chapitre consacré pour l'industrie et le marché automobile Algérien, l'accès des ménages Algériens au produit automobile et le niveau de motorisation national. En fin le troisième chapitre et le dernier, qui prend la forme d'une enquête de terrain qui nous permettra de cerner l'évolution du marché automobile Algérien après l'industrialisation.

# ***Chapitre I***

***Le marché automobile mondial***



**Introduction :**

A l'avènement de la révolution industrielle fin du XIX, l'industrie automobile a complètement révolutionné la vie des personnes, en leur donnant le moyen de se déplacer de manière libre et plus rapide.

Considérée comme un moyen libérateur pour les personnes, l'automobile nous donne l'avantage de vivre, travailler et de se déplacer librement et sans aucune contrainte et de manière plus rapide et efficace, tout en rentabilisant nos journées de manière optimale.

Plus d'un siècle après la première apparition de la toute première voiture, l'automobile dans sa conception fondamentale de moyen de transport n'a pas beaucoup changé, mais sur le plan technique au tant qu'industrie, elle a connu un développement sans précédent.

L'industrie automobile doit être appréhendée aujourd'hui dans une perspective internationale, vu que la plupart des entreprises qui la composent conçoivent et développent désormais leurs produits et leurs processus de production à l'échelle mondiale. La multiplication des accords de partenariat sous forme de participation dans le capital, rachat ou de fusion entre firmes témoigne également de cette mondialisation.

**Section 01 : L'histoire de l'industrie automobile mondiale :**

C'est à l'arrivée du XIXe siècle que l'homme a pu réaliser un de ses vieux rêves, un rêve de se déplacer plus loin et plus rapidement qu'avec les anciens moyens de transport. L'automobile s'est vu rapidement comme un moyen de transport individuel et familial, un moyen qui permet de se déplacer, s'arrêter, repartir à sa guise, un symbole de liberté.

De ces tous premiers prototypes qui se fabriquaient de manière artisanale aux tous derniers modèles les plus sophistiqués, l'automobile et après plus d'un siècle d'existence représente une histoire des plus passionnantes.

**1. Définition du terme « automobile » :**

Le terme automobile, issu d'une racine grecque (par soi-même) et latin (mobilis, mobile), apparaît vers 1861. Il désigne alors les nouvelles voitures sans chevaux. D'abord adjectif qualifiant tout véhicule propulsé par un moteur (voiture mais aussi bateau) le mot désigne, à partir de 1890, l'ensemble des engins à moteurs, sur roues, qui se déplacent sur terre<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> [www.lepoint.fr/automobile/l-ancetre-de-l-automobile-11-08-2011](http://www.lepoint.fr/automobile/l-ancetre-de-l-automobile-11-08-2011) Consulté le 12/04/2019.

**2. Les tous débuts de l'automobile :**

La voiture n'a pas été l'œuvre d'un seul inventeur, mais bien au contraire, c'est après plusieurs inventions qui se sont succédées pour arriver à une voiture brevetée officiellement.

**2.1. Le fardier de Nicolas-Joseph Cugnot :**

Ingénieur militaire, Nicolas-Joseph Cugnot a créé en 1769 son premier Fardier, engin destiné à remplacer les attelages de l'Artillerie en campagne. Ce gigantesque <sup>2</sup>véhicule sera le premier à se déplacer seul sans faire appel à l'énergie animale.

La fonction d'usage du fardier est de transporter des machines de guerre. La matière utilisée pour construire le fardier est du bois, du fer. L'énergie nécessaire pour le faire fonctionner est de la vapeur (énergie thermique). Ce qui est remarquable, c'est le gros tambour devant qui sert à produire la vapeur. Le fardier de Cugnot sera considéré par les historiens comme le premier véhicule automobile dans le monde<sup>3</sup>.

**2.2. Les premières voitures :**

En 1883, l'ingénieur français Édouard Delamare-Deboutteville conçoit et construit la première automobile digne de ce nom. Il s'agit d'un véhicule de transport mis au point en 1883 avec l'aide de Léon Malandin : pourvu d'une banquette avant et d'une plate-forme arrière, il est équipé de quatre roues, d'un moteur bicylindre horizontal fonctionnant au gaz de pétrole, Plus d'un siècle après le fardier de Nicolas Cugnot (1769), premier véhicule de locomotion autonome<sup>4</sup>.

**2.3. Le modèle d'Otto Nikolaus ou le début de l'automobile :**

Nikolaus Otto a inventé le moteur à explosion. L'ingénieur allemand devient ainsi, en 1872, le premier ingénieur à appliquer les principes de Beau de Rochas, selon un cycle désormais connu sous le nom de « cycle Otto ». En 1876, Otto construisit un moteur à quatre cylindres, à l'origine de la plupart des moteurs à combustion interne ultérieurs.

**2.4. Gottlieb Daimler et le moteur à gaz :**

En 1876, l'ingénieur allemand Gottlieb Daimler développe pour le compte de la firme Deutz le premier moteur fixe à gaz fonctionnant sur le principe développé par Nikolaus Otto en 1883.

---

<sup>2</sup> Collection Schlumpf – Musée National de l'automobile, les grandes dates de l'histoire automobile.

<sup>3</sup> [www.lepoint.fr/automobile/1-ancetre-de-l-automobile-11-08-2011](http://www.lepoint.fr/automobile/1-ancetre-de-l-automobile-11-08-2011) Consulté le 12/04/2019.

<sup>4</sup> <https://www.universalis.fr/encyclopedie/automobile-delamare-deboutteville/>, consulté le 03/04/2019.

Et en 1885 il dépose le brevet du premier moteur à explosion de série pour véhicule « Moteur Daimler type p », et fondent Daimler –Motoren-Gesellschaft à Stuttgart pour motorisé rapidement tout ce qui roule.

### **2.5. Carl Benz brevete la première automobile Le 29 janvier 1886 :**

Après avoir développé avec succès, en 1873, un moteur alimenté au gaz, en installant un moteur à explosion sur un tricycle en le munissant d'une boîte de vitesses et d'un différentiel, Carl Benz construit ce qui est considéré comme la première automobile. Certes, des engins motorisés avaient déjà été construits, tel le fardier à vapeur de Joseph Cugnot, mais le tricycle de Carl Benz est la première automobile aboutie qui va pouvoir engendrer une commercialisation et une production industrielle. Rapidement d'ailleurs, l'automobile se développera et donnera naissance à de nombreuses marques et modèles<sup>5</sup>.

### **3. - Les différentes évolutions de la production automobile :**

La construction automobile a pris au fil du temps plusieurs formes, de la fabrication artisanale, passant par le développement du Fordisme qui devient l'archétype de l'économie moderne, aux toutes nouvelles technologies d'automatisation, cette industrie a su répondre à toutes les exigences d'un marché qui ne cesse de croître avec une consommation de plus en plus de masse.

#### **3.1. La production artisanale 1890-1910 :**

L'âge d'or de l'automobile -1890-1910 est celui des grandes inventions qui offrent au véhicule à pétrole les performances qui fondent sa supériorité technique, en 1891, le moteur à quatre cylindres (F. Forest) et le pneumatique à chambre à air (Michelin) ; en 1892, le moteur diesel ; en 1901, le démarreur électrique (C. Jenatton) ; en 1902, les freins à disque (F. Lancaster) ; en 1906 la transmission automatique (M. Turgan) ; en 1910, l'allumage Delco (C.F. Kettering). Mais l'automobile reste encore le fruit d'un assemblage artisanal de dispositifs mis bout à bout sur commande individuelle. Tout comme les différents organes mécaniques et équipements sont fabriqués en très petites quantités par des ouvriers hautement qualifiés et bien rémunérés<sup>6</sup>.

#### **3.2. - Les révolutions de Ford et de Sloan :**

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les constructeurs Américains décidèrent d'adopter un changement radical de stratégie dans leur production automobile, en adoptant le principe de standardisation

---

<sup>5</sup> [aujourd'hui.over-blog.fr/article-29-janvier-1886-carl-benz-brevete-la-premiere-automobile-114818618.html](http://aujourd'hui.over-blog.fr/article-29-janvier-1886-carl-benz-brevete-la-premiere-automobile-114818618.html).

<sup>6</sup> Collection Schlumpf – Musée National de l'automobile, les grandes dates de l'histoire automobile, N°002 Page 1/3

qui consiste en la fabrication en grande série un seul modèle à bas prix, le consommateur dans ce cas n'aurait pas vraiment de choix meilleur, d'où la célèbre citation de H. Ford : « A la commande de votre voiture, vous avez le droit de choisir n'importe quelle couleur à condition quelle soit noir »<sup>7</sup>, tout en créant de grandes entreprises intégrant le plus possible la fabrication de divers organes et équipements constitutifs d'une automobile.

Henry Ford lance en 1908 sa Ford T, qui est vendue à plus de 15 millions d'exemplaires en vingt ans. Le succès de la démarche de H. Ford repose sur une production mécanisée, une division des tâches et une forte rémunération des ouvriers<sup>7</sup>.

La crise frappant l'économie nord-américaine en 1920 a permis à A. Sloan, directeur de General Motors Compagnie (GMC), d'élaborer une nouvelle stratégie industrielle et commerciale, basée sur l'adaptation de l'offre aux fluctuations cycliques de la demande en donnant aux consommateurs le choix d'une véritable gamme de modèles et de prix, tout en utilisant au maximum des pièces interchangeables pour ménager les effets d'échelle. Grâce à cette nouvelle stratégie, GM devient le premier constructeur mondial en 1929. Ainsi les constructeurs américains dominent le marché automobile mondial jusque la fin des années cinquante.

### **3.3. Déclin du fordisme et l'émergence du Toyotisme :**

A partir de 1960, l'histoire de l'industrie automobile s'ouvre sur une nouvelle période. De nouveaux acteurs émergent aux côtés des pays de l'industrie automobile ont pris l'essor tel que le Japon, qui est un meilleur exemple comme nouveau pays constructeur d'automobile et ce, grâce au plan de la reconstruction de l'après-guerre, tout comme d'autres pays comme le Brésil et l'Espagne, le Mexique et l'URSS.

L'organisation productive des constructeurs japonais consiste en l'élimination des stocks et approvisionnements en juste à temps ; travail en groupe, réduction des lignes hiérarchiques, polyvalence et mobilité interne ; cercles de qualité et incitations aux suggestions ; multiplication des lieux et diversification des techniques de contrôle de qualité ; réduction de temps de conception par l'ingénierie simultanée, etc. c'est ainsi qu'émerge ce qui est appelé le toyotisme. Une forme nouvelle d'organisation du travail et de la production imaginée par T. Ohno<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Ibid., p6.

<sup>8</sup> PDG de Toyota des années 50.

### **3.4. Les nouvelles considérations :**

Après plus d'un siècle d'existence, l'automobile fait désormais pleinement partie de la vie quotidienne des populations. Les pays développés le prouvent par leurs taux de motorisation, vu qu'ils dénombrent environ une automobile par habitant, une densité tellement forte qu'elle n'est pas sans conséquences. Ainsi, depuis les années 1970, l'automobile suscite de nombreuses polémiques, principalement en raison des problèmes de sécurité routière, un autre problème de taille, la maîtrise des taux d'émission de gaz à effet de serre par les voitures qu'ils construisent, d'où la place de l'automobile en ville a connu une remise en cause, qui s'est traduite par un durcissement de la réglementation environnementale applicable aux véhicules. Et le plus sanctionnant sont les chocs pétroliers en série qui ont fini par rendre la facture énergétique insupportable pour le bilan des États, des entreprises et des ménages.

## **4. Les premiers constructeurs :**

L'invention de l'automobile n'a pas été le fait d'un seul inventeur, mais reflète une évolution qui a eu lieu aux quatre coins du monde sur plus d'un siècle.

Après avoir breveté la toute première voiture, plusieurs industriels ont vite pris conscience du potentiel de cette nouvelle invention, et en un temps si court plusieurs constructeurs automobiles voient le jour. En l'Europe comme aux États-Unis d'Amérique, beaucoup d'industriels se sont lancés dans la fabrication de voitures.

### **4.1. Carl Benz et Gottlieb Daimler:**

En installant un moteur à explosion sur un tricycle en le munissant d'une boîte de vitesses et d'un différentiel, Carl Benz construit ce qui est considéré comme la toute première voiture. Puis, l'ingénieur allemand Gottlieb Daimler dépose le brevet d'un moteur à essence plus léger et plus rapide. Il a travaillé sur le perfectionnement du travail de Nikolaus Otto. Daimler devient ainsi le père du moteur automobile. Créée en 1890, sa firme fusionnera avec celle de Benz en 1926.

### **4.2. Renault :**

Créée en 1898, l'entreprise Renault est un constructeur automobile français. L'histoire de Renault commence d'abord par la création d'une entreprise familiale appelée "Renault frères". Elle deviendra la Société des Automobiles Renault à partir de 1908 des suites du rachat par Louis Renault des parts de ses deux frères, Marcel puis Fernand. En 1922, Louis Renault transforme son affaire personnelle en Société Anonyme des Usines Renault dont le capital est détenu à 81 % par Louis Renault. En 1944, les usines sont réquisitionnées par le Gouvernement

provisoire de la République française et début 1945, est créée la Régie Nationale des Usines Renault (RNUR) par ordonnance de nationalisation<sup>9</sup>.

#### **4.3. Ford Motors Compagnie 1903 :**

En 1903 H Ford a créé la Ford Motors Company, avec un capital de 28 000 dollars en espèces. Les premières voitures seront livrées en juillet 1903. L'usine connaît des débuts difficiles. Mais Henry Ford fourmille d'idées : en cinq ans, il crée dix-neuf modèles différents. Le succès vient en 1908 avec l'arrivée de la célèbre Ford T le 12 août 1908. Ce modèle sera vendu à plus de quinze millions d'exemplaires dans le monde. Henry Ford a mis en place une nouvelle méthode de travail, appelée plus tard le « fordisme », inspirée directement du taylorisme, lui-même nommé O.S.T. (organisation scientifique du travail). Cette méthode se répandra rapidement au sein de l'ensemble des industries de transformation<sup>10</sup>.

#### **4.4. General Motors Corporation « GMC » :**

General Motors ou General Motors Corporation, est un constructeur automobile américain basé à Détroit dans le Michigan, aux États-Unis d'Amérique, qui contrôlait encore une quinzaine de marques à la fin des années 1990.

La société a été fondée en 1908 par William Crapo Durant. Son successeur Alfred P. Sloan en a fait le plus grand fabricant automobile au monde entre 1931 et 2005<sup>11</sup>.

### **Section 02 : Evolution de l'industrie automobile Internationale :**

L'usage de l'automobile a changé au fil du temps, durant les premiers temps, l'automobile est un bien réservé aux loisirs, mais peu à peu avec sa grande diffusion, et pour une bonne part de ses usagers et propriétaires est devenue aussi un outil de travail.

Le secteur automobile, a connu une évolution à la fois exponentielle et discontinue. Tous les stades d'évolution ont été différents au cours du temps et dans chaque situation nouvelle, il est difficile de se référer au passé pour envisager l'avenir<sup>12</sup>. Cette difficulté s'est encore accrue par l'ouverture des frontières : l'arène concurrentielle s'est élargie à des acteurs opérant dans des environnements socio-économiques complètement différents.

---

<sup>9</sup> Jean-Louis Loubet, *Carnet de Route, Renault 1898 - 2005, E-T-A-I*, 2006.

<sup>10</sup> Harry Barnard, *Independent Man: the Life of Senator James Couzens*, Wayne State University Press, coll. « Great Lakes books. », 2002, 376p.

<sup>11</sup> <https://www.techno-science.net/definition/1968.html>

<sup>12</sup> *Le marché de demain*, Sylvain Wickham, édition management Ems 1998, p127

## 1. La diffusion de l'automobile :

L'automobile est un produit qui a été le fruit de plusieurs inventions au fil du temps, notamment au cours du XIX<sup>ème</sup> Siècle, de Nikolaus August Otto et son moteur quatre temps (1860), passant par Gottlieb Daimler et le moteur à gaz (1883), et enfin Carl Benz qui brevète la première automobile le 29 janvier 1886 considérée comme la toute première voiture de l'histoire.

### 1.1. Monopole de la triade :

Par sa géographie, l'industrie automobile mondiale est emblématique de l'industrie manufacturière dans son ensemble. La concentration dans les pays du Nord - typique de la division traditionnelle du travail - est toujours une réalité : les 2/3 des 60 millions de véhicules fabriqués chaque année dans le monde proviennent des trois pôles de la Triade que sont les États-Unis, le Japon et l'Europe occidentale<sup>13</sup>.

L'industrie automobile prend son essor avec les innovations successives d'inventeurs tous situés en Europe de l'ouest, qui se vulgarise par l'apparition des premiers constructeurs automobiles dans le monde fin du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Par la suite, c'est aux États-Unis d'Amérique que l'industrie automobile a vu le jour avec l'industrialisation de masse de l'automobile conduite par H. FORD en 1908 avec sa Ford T, produite à 16,5 millions d'exemplaires jusqu'en 1927, en introduisant les convoyeurs afin d'accélérer la production en réduisant au minimum l'intervention humaine pour les tâches n'entrant pas directement dans le processus de fabrication.

Enfin, et au lendemain de la seconde guerre mondiale, en s'appuyant sur le plan Marshall, le Japon encouragea des industries pouvant apporter richesses et emplois pour le pays ;

★ Honda à partir de 1948, producteur à l'origine de moteurs montés notamment sur des cycles et qui muta vers la construction de voiture à partir de la fin des années cinquante ;

★ Toyota, fabricant de bobines automatiques pour métiers à tisser qui évolua vers la production de masse des automobiles juste après la fin de la Seconde Guerre mondiale.

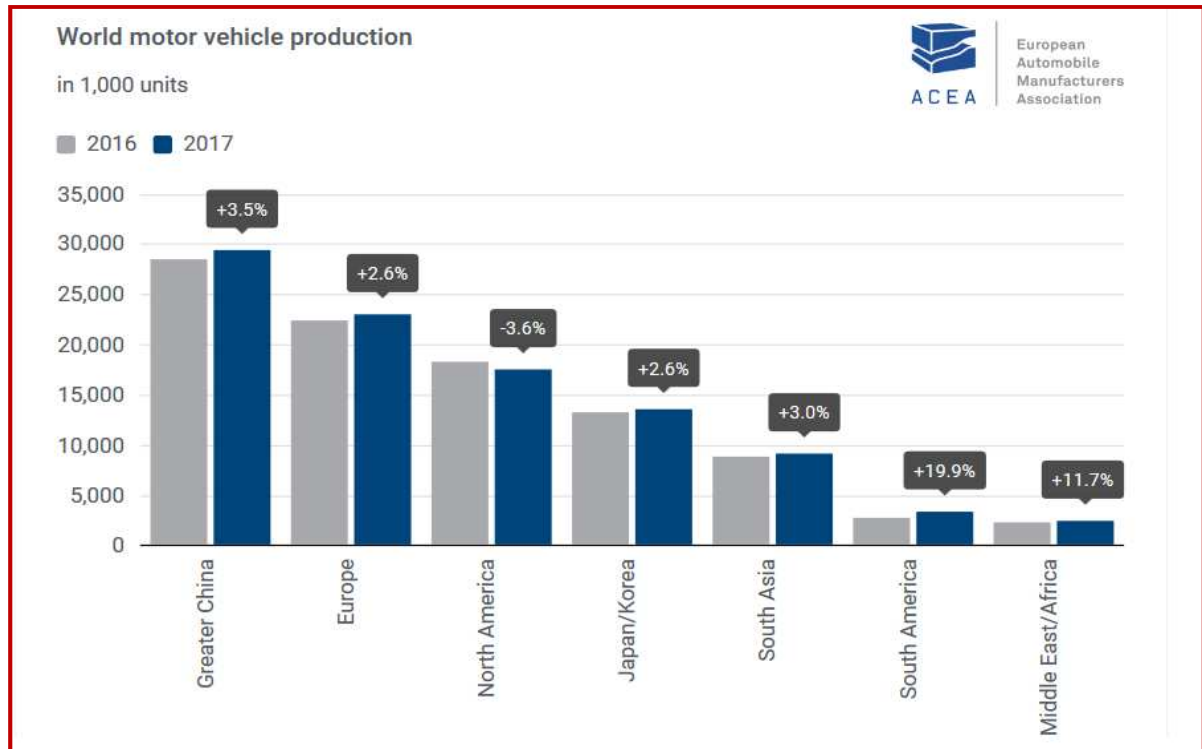
### 1.2. Dominance des pays industrialisés :

La géographie de la production automobile, fortement marquée par l'histoire, est en premier lieu conditionnée par les marchés. On retrouve donc une répartition de la construction mondiale qui place les pays les plus industrialisés au cœur du processus productif. En 2017, la production mondiale de véhicules s'élève à 98.9 millions d'unités, dont 83.76 millions produites par les

<sup>13</sup> <https://www.cairn.info/revue-flux1-2006-1-page-42.htm#>. Consulté le 04/04/2019 à 20 :15

quatre grandes zones industrielles : La chine, l'Europe occidentale, ALENA, Japon, soit **82.84%** de la production mondiale.

**Figure N° 01 : La production automobile mondiale 2016/2017.**



**Source :** ACEA.

D'après ce graphique réalisé par l'association Européenne des Constructeurs automobile (ACEA), on constate que la configuration des pays qui monopolisent la production mondiale d'automobile n'est plus la même, il y a 10 ans, après avoir été dominée par la triade durant la majeure partie du XX siècle, un autre pays producteur fait son entrée, non seulement il a dépassé le cap des 2 millions unités début des années 2000 mais dans l'espace de moins de 10 ans, en 2008 la chine devient le premier producteur d'automobile mondial et premier consommateur, et sa production dépasse largement celle du Japon, d'Allemagne et des USA, avec une production de 29.5 million d'unités en 2017 soit près de 30 % de la production mondiale.

### 1.3. Etapes de motorisation:

La motorisation peut être définie comme l'appropriation d'un véhicule par une unité de décision, en général un ménage. Le niveau de motorisation traduit le degré de diffusion de l'automobile dans une société donnée, et de façon générale, son degré de développement<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> L'avenir de l'industrie automobile mondiale Quelles stratégies ? Ahmed BOUNFOUR La Documentation française, Paris, 1987, P 29.



Si l'on se place dans une perspective internationale, cinq étapes de motorisation peuvent être distinguées :

- 1. La première étape, qui correspond à un bas niveau de motorisation, se caractérise par une densité de voitures pour 1 000 habitants inférieure à 20 unités. Le PIB par tête d'habitant est de l'ordre de 300 à 400 dollars et l'élasticité revenu/achat de véhicule est quasi nulle ;
- 2. Au cours de la seconde étape, l'on assiste à un début d'accélération du processus de diffusion. La densité pour 1 000 habitants est supérieure à 100 unités. Le revenu par tête est de l'ordre de 800 à 1 200 dollars ;
- 3. La troisième étape se distingue par un haut niveau de motorisation. La densité est supérieure à 200 véhicules pour 1 000 habitants. Le parc automobile croît, mais à un taux constant. On assiste également à l'apparition d'une demande de remplacement, de même qu'à l'apparition de certains problèmes liés à l'usage de l'automobile (coût d'usage, congestion urbaine). La croissance de la demande n'est plus aussi forte qu'au cours de la seconde phase, mais l'élasticité achat du véhicule/revenu demeure supérieure à l'unité ;
- 4. Au cours de la quatrième phase — dite de motorisation avancée — la densité automobile croît toujours, mais à un taux décroissant. En effet, la demande de premier équipement étant quasi saturée, l'essentiel de la demande qui se manifeste sur le marché est de type « demande de remplacement ». L'élasticité acquisition/revenu est inférieure à l'unité ;
- 5. La dernière phase, enfin, correspond au moment où la demande actuelle est égale à la demande potentielle. Le niveau de saturation est atteint, l'accroissement de la demande totale étant exclusivement constituée par une demande de remplacement. L'élasticité achat/revenu est nulle.

Telles sont brièvement décrites les cinq étapes de la motorisation, les quatre premières ayant déjà été parcourues — ou étant en passe de l'être — par un certain nombre de pays. La dernière étape n'est que théorique, car aucun pays n'a encore atteint le niveau de saturation totale de la demande.

## **2. L'internationalisation de l'industrie automobile :**

Après avoir fait longtemps l'objet de monopole de la triade, l'industrie automobile s'est vu internationalisée voir mondialisée après les années 1970, d'une part les constructeurs automobile de la triade ont internationalisé leurs production sous différentes formes et pour plusieurs motivations, d'autre part de nouveaux producteurs ont vu le jour et commencent à avoir

des part de marché de plus en plus importante notamment l'Espagne et le Brésil, où le nombre de véhicules construits a dépassé le million d'unités, respectivement en 1977 et 1978<sup>15</sup>.

**2.1. Les différentes motivations et stratégies de l'internationalisation :**

Le développement de la présence de l'entreprise sur la scène internationale lui ouvre des voies nouvelles pour son avantage concurrentiel<sup>16</sup>.

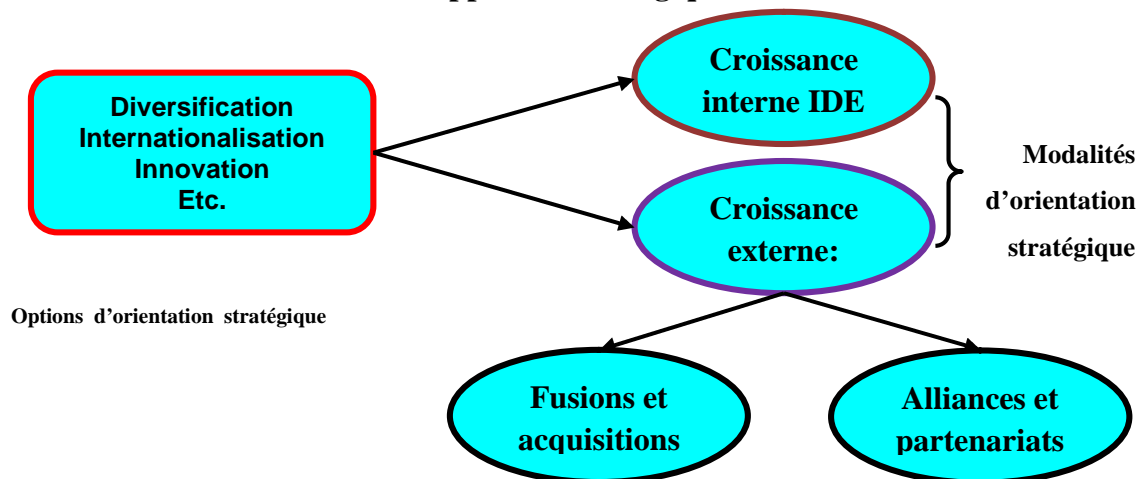
**2.2. Les motivations des internationalisations :**

L'internationalisation des activités de production automobile est motivée par :

- ✓ Avoir plus de parts de marché en s'implantant directement sur des territoires à l'étranger ;
- ✓ Faciliter l'accès aux marchés (fabrication) et aux technologies(R&D) ;
- ✓ Réduire les coûts (coûts de transport, coûts de transaction et couts salariaux) ;
- ✓ Avoir accès aux marchés de matières premières de façon moins chère ;
- ✓ Avoir accès à une main d'œuvre qualifiée et moins chère ;
- ✓ Evité les barrières tarifaire et non tarifaire contre l'entrée leurs produits quant il s'agit des IDE ;
- ✓ Se prémunir contre les risques de change etc...

**2.3. Les différents modes d'internationalisation des constructeurs automobile :**

**Figure N° 02 Les modalités de développement stratégique**



**Source:** Stratégique, Gerry Johnson, Richard Whittington, Kevan Scholes, Frédéric Fréry, Pearson Education France 2011, p 402.

<sup>15</sup> L'avenir de l'industrie automobile mondiale Quelles stratégies ? Ahmed BOUNFOUR La Documentation française, Paris, 1987, P 41.

<sup>16</sup> Politique générale de l'entreprise Strategor, Jouy-en-Josas, 2004, p 249.

Pour les constructeurs automobiles désirant s'internationaliser pour se diversifier et avoir plus de par de marchés, deux types de choix stratégiques sont envisageables, une croissance interne ou croissance externe (Voir figure N° 02) ;

### **2.3.1. La croissance interne :**

La croissance interne ou croissance organique, consiste à développer des stratégies à partir des propres capacités de l'organisation. Pour beaucoup d'organisations, la croissance interne constitue la principale modalité de développement stratégique<sup>17</sup>.

La croissance interne se fait sous forme d'investissements directs à l'étranger (IDE), des investissements qui sont effectués soit par les constructeurs, soit par les équipementiers. Ces IDE sont favorisés non seulement par des coûts salariaux faibles, mais aussi des structures financières et des infrastructures économiques conséquentes (système bancaire, rail et routes déterminant l'accessibilité et la fiabilité des délais de transport, coût de l'énergie...etc.). De plus, les aides financières accordées par les Etats et les régions pour favoriser l'implantation des usines étrangères jouent aussi un rôle non négligeable.

### **2.3.2. La croissance externe :**

Plusieurs objectifs peuvent être à l'origine de ces extensions : être présent sur de nouveaux marchés ce qui accroît la part dans un marché mondiale, jouer sur les effets d'échelle afin de réduire les coûts unitaires de production, opérer des synergies avec des groupes existants dans le cadre de fusions, achats ou coopérations sur différents niveaux (réseau de vente, rassemblement de la puissance d'achat, complémentarité des gammes, recherche conjointe...).

### **2.3.3. Les fusions & acquisitions :**

Dans le domaine de l'automobile, nous assistons depuis plusieurs années au regroupement des constructeurs et à la disparition des spécialistes (tels JAGUAR, VOLVO, ROLLS ROYCE etc ...) en tant qu'entreprises indépendantes alors même que les marques demeurent<sup>18</sup>, cette vague importante de fusions & acquisitions et d'alliances stratégiques permet à l'entreprise d'accroître rapidement sa capacité de production, et lui économise en outre, les longs délais de maturation de son investissement et les risques associés.

---

<sup>17</sup> Stratégique, Gerry Johnson, Richard Whittington, Kevan Scholes, Frederic Fréry, Pearson Education France, 2011, p 402.

<sup>18</sup> Analyse stratégique, Gérard GARIBALDI, Éditions d'organisation, Paris, 2008, p 14.

Il existe trois grands types de motivations permettant de justifier les fusions et acquisitions : les motivations stratégiques, les motivations financières et les motivations managériales<sup>19</sup> :

➤ **Les motivations stratégiques des fusions et acquisitions :**

- L'*extension*. Étendre le périmètre d'une organisation en termes de géographie, d'offres ou de marchés :
- La *consolidation*. Les fusions et acquisitions peuvent être utilisées pour consolider la position d'une organisation au sein de son industrie :
- Les *capacités*. Les fusions et acquisitions permettent enfin d'accroître les capacités d'une organisation.

➤ **Les motivations financières des fusions et acquisitions :**

- L'*efficacité financière*. Il est souvent efficient de rassembler une entreprise détenant des excédents de trésorerie et une entreprise fortement endettée. La seconde pourra ainsi réduire ses frais financiers et lever plus facilement des fonds ;
- L'*optimisation fiscale*. Il existe parfois des avantages fiscaux à rassembler deux entreprises. Si l'une d'elles est implantée dans un pays où la fiscalité est réduite, l'autre aura intérêt à lui transférer ses bénéfices ;

➤ **Les motivations managériales des fusions et acquisitions :**

- Les *ambitions personnelles*. Indépendamment de leur pertinence financière ou économique, les fusions et acquisitions peuvent satisfaire les ambitions personnelles des dirigeants ;

### **2.3.4. Les alliances stratégiques et les joint-ventures :**

Selon le mode de partenariat, le constructeur opte ; pour redéfinir ces orientations stratégiques ou bien de les renforcer en travaillant avec un autre sous forme de joint-venture :

#### **2.3.4.1. Les alliances stratégiques :**

Les alliances stratégiques impactent directement le cœur d'activités des constructeurs, elle œuvre pour redéfinir leurs orientations stratégiques avec de multiples changements opérationnelles en termes de conception des modèles de voiture, de développement de nouvelles technologies, de localisation, d'investissement productif.

Les alliances sont devenues à la fois une modalité importante de l'internationalisation des firmes en raison des fortes barrières à l'entrée du secteur, et un moyen défensif, largement utilisé dans le secteur de l'automobile. Le but a été de créer des synergies de gammes ou de synergies commerciales. Il a aussi été guidé par le souci de générer des avantages en termes de coûts liés :

<sup>19</sup> Stratégique, Gerry Johnson, Richard Whittington, Kevan Scholes, Frederic Fréry, Pearson Education France, 2011, p 405.

- À la dimension de la production,
- Au partage de plates-formes technologiques,
- Au partage des activités de R&D,
- À la garantie d'accès à certains marchés, en fait à l'élargissement des marchés des firmes concernées.

#### **2.3.4.2. Les Joint-ventures :**

La joint-venture (ou encore "opération conjointe") se rapportent soit à une création en commun, par deux partenaires de nationalité différente, d'une société industrielle ou commerciale,

Une Joint Venture (JV) est une entité légale formée par deux ou plusieurs parties dans le but d'entreprendre une activité économique commune. Les parties s'accordent pour créer une nouvelle entité en contribuant au capital, puis en partageant les recettes, les dépenses et le contrôle de la JV. De nombreux constructeurs automobiles décident de regrouper leurs forces dans l'objectif de mieux affronter la concurrence.

La joint-venture est un passage obligé dans des pays très fermés qui l'imposent légalement et qui interdisent la création de sociétés détenues à 100% par des étrangers. La joint-venture est une des méthodes d'exportation concertée. La joint-venture est une des méthodes d'exportation concertée<sup>20</sup>.

### **3. L'évolution de la production automobile mondiale :**

Au début XX siècle comme dans l'après-guerre, un consommateur est contraint d'attendre la livraison de sa voiture plusieurs mois après en avoir passé la commande.

Ainsi, l'industrie automobile a longtemps été conduite par un marché de l'offre, un marché où le seul souci des constructeurs automobile est celui de produire pour écouler leurs produits, cette situation est du au fait que la demande était toujours nettement supérieur à l'offre, en outre cette situation rend les consommateurs impatients, ce qui les conduits a accepter de payer des surplus pour enfin acquérir la voiture tant attendue, mais en revanche elle a permit au constructeurs de maximiser leurs profils.

Cette situation aurait globalement caractérisé les différentes industries automobiles jusqu'aux années 1970. Elle serait aujourd'hui remise en cause avec le passage à un marché de demande où le raisonnement s'effectue en sens inverse : les firmes automobiles seraient confrontées à un excès d'offre et une insuffisance de la demande.

---

<sup>20</sup> <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/joint-venture.html> consulté le 16/04/2019.

### 3.1. Evolution de la production automobile dans les échanges internationaux :

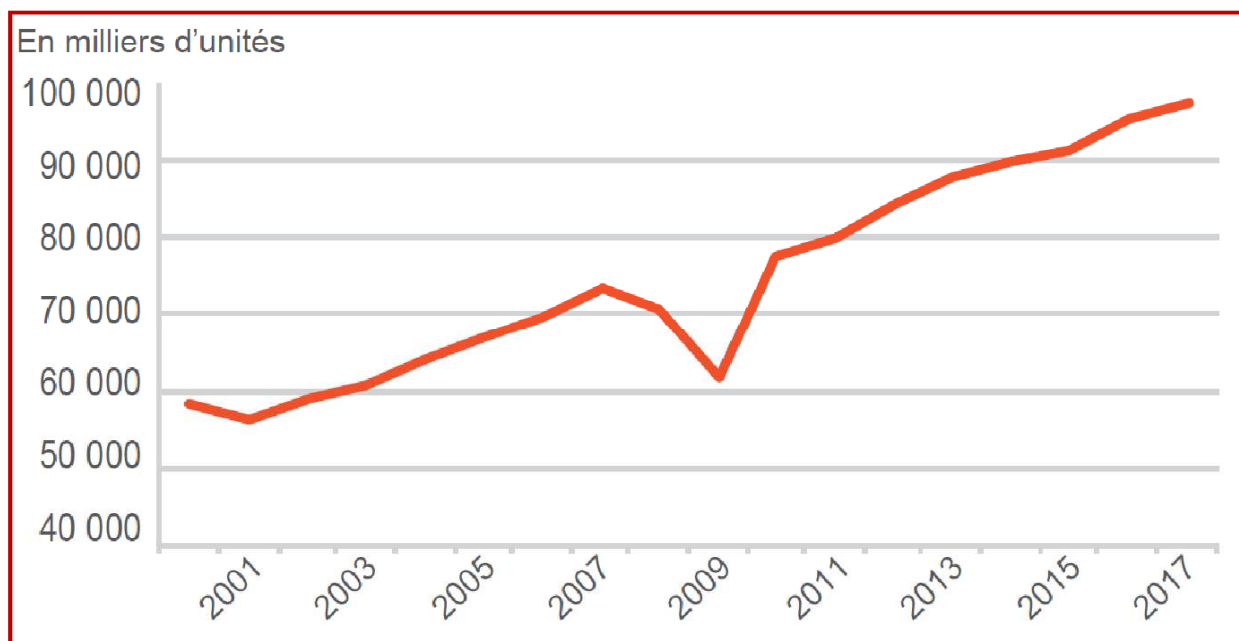
Le commerce du produit automobile a connu des haut et des bas, mais après les années 2000 une remarquable hausse a été enregistrée, et une participation de plus en plus importante dans le volume des échanges internationaux.

#### 3.1.1. L'évolution de la production chez les principaux producteurs :

Entre le début des années cinquante et le début des années quatre-vingt, la part des pays à économie de marché dans la production mondiale s'est nettement réduite, passant de 95,5 % en 1950 à environ 84 % en 1981, et ce, au bénéfice de nouveaux producteurs : les pays à économie planifiée, dont la contribution a atteint 10,9 % en 1981 au lieu de 3,7 % en 1950 et les pays producteurs en voie de développement (5,2 % en 1981 contre à peine 0,3 % en 1950).

A l'intérieur de la zone OCDE, le Japon et, dans une moindre mesure l'Europe, ont profité de la détérioration de la position de l'Amérique du Nord. La Grande-Bretagne, qui assurait 7,4 % de la production mondiale au début des années cinquante, a vu sa position se détériorer très nettement à partir du début des années soixante-dix (3,4 % en 1979). De nouveaux producteurs ont émergé au cours de la période : l'Espagne et le Brésil notamment, où le nombre de véhicules construits a dépassé le million d'unités, respectivement en 1977 et 1978<sup>21</sup>.

**Figure N° 03 : évolution de la production automobile mondiale depuis 2000.**



Source : CCFA

<sup>21</sup> L'avenir de l'industrie automobile mondiale Quelles stratégies ? Ahmed BOUNFOUR, la documentation française, Paris, 1987, p 41.

De ce qui est du marché automobile mondial après les années 2000, une nouvelle configuration se dessine à l'horizon, notamment avec la montée de l'industrie automobile chinoise qui non seulement durant l'année 2000 a dépasser le stade de million d'unités produites (2 millions), mais elle a su grimper tous les échelons en devenant en l'espace de moi de 10 ans le premier producteur automobile du monde.

Le marché automobile mondial a connu en 2017 sa huitième année de croissance consécutive : +3,1%, pour un total de 96 804 390 véhicules. Depuis dix ans, le marché automobile mondial a ainsi progressé de +35% (71 557 035 unités en 2007), soit un total de 25 247 355 VP+VUL supplémentaires.

La Chine est, de loin, le premier marché automobile mondial : avec 29 122 531 unités immatriculées en 2017, soit une croissance de +3,9%. Cette croissance se renforce en 2018 : +5,4% sur les cinq premiers mois. Le marché chinois est devenu premier marché mondial depuis 2009<sup>22</sup>.

### **3.1.2. L'importance de l'industrie automobile dans l'économie :**

L'industrie automobile occupe une place privilégiée dans l'économie mondiale, son importance se manifeste sur tous les plans ; En termes d'emplois, l'industrie automobile assure une grande partie du marché du travail notamment dans les pays les plus industrielles au sens large, en Europe : l'industrie automobile représente plus 12 millions d'emplois : 2 millions sont directement employés auxquels il faut ajoutés 10 millions d'emplois indirects, soit 10% de la population occupée et 75 Milliards d'Euro d'exportation.

Aux Etats-Unis : L'industrie automobile représente 10% de l'économie américaine et 5% de l'emploi total.

Sur le plan international, les produits de l'industrie automobile occupent la quatrième place avec 12% des échanges internationaux des produits manufacturés.

### **3.2. Les équipementiers automobiles :**

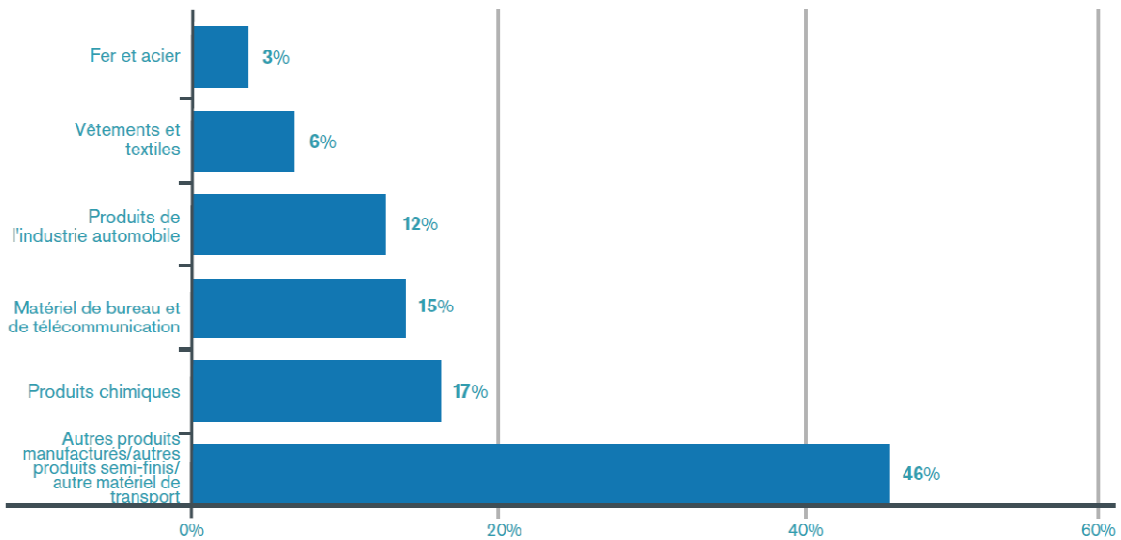
Avec les nouvelles restructurations au niveau des constructeurs automobile, de nouveaux acteurs ont vu le jour, les équipementiers de l'automobile, qui occupent une place de plus en plus centrale dans l'industrie automobile.

---

<sup>22</sup> [www.cdfa.fr](http://www.cdfa.fr) , FICHE / Le marché automobile mondial du 22/06/2018.

**Figure N° 04 : Place de l'industrie automobile dans les échanges internationaux****Exportations mondiales de produits manufacturés, 2017**

(Part en %)



Source : OMC 2018.

**3.2.1. Définition des équipementiers :**

Un équipementier automobile est une entreprise industrielle spécialisée dans la fabrication de composants automobiles spécifiques. Certains équipementiers sont spécialisés dans les systèmes d'échappement, d'autres dans les systèmes d'éclairage, les freins, les sièges, les modules en plastique, les tableaux de bord, les pneumatiques... Leurs clients sont les constructeurs automobiles. Un équipementier est un fabricant d'équipements automobile<sup>23</sup>.

**3.2.2. Apparition et montée des équipementiers automobile :**

La naissance des équipementiers a été engendrée par l'externalisation de certaines activités des constructeurs automobile, une externalisation qui a donné place à l'émergence d'entreprises spécialisées dans la fabrication de différents composants de l'automobile ; comme Faurécia issu de Peugeot, Visteon issu de GM, Delphi issu de Ford qui ont permis à des groupes déjà présents et spécialisés dans l'équipement automobile de se renforcer (Valéo et Bosch par exemple). Déjà, le poids des plus importants d'entre eux dépasse celui de certains fabricants automobiles de niveau mondial.

<sup>23</sup> Droit de la distribution automobile, Louis Vogel, Joseph Vogel, Dalloz, Paris, 1996, p226



**3.2.3. Le rôle des équipementiers dans l'industrie automobile :**

La mondialisation des échanges, a contraint les constructeurs automobiles à maîtriser les coûts de revient de production, par conséquent se focaliser sur leur métier de base. Le métier du constructeur se concentre d'avantage sur la conception de nouveaux modèles, l'assemblage, le marketing, et les ventes.

L'industrie automobile s'est structurée de manière globale, avec l'émergence de fournisseurs de premier rang qui ont ainsi pris une nouvelle place dans la gestion de l'innovation et l'organisation productive. Nous trouvons des fournisseurs de matières premières livrent par définition des références produits standardisées.

Les fournisseurs de pièces ou de composants sur un cahier de charge, le constructeur spécifie la solution technique à son besoin, et n'attend des équipementiers qu'une prestation industrielle fiable au niveau de la qualité requis.

Dès que plusieurs solutions sont techniquement acceptables pour répondre aux spécifications du constructeur, ce dernier émet un cahier des charges fonctionnel, où il ne spécifie que les performances techniques et économiques exigées, sans préjuger de la solution.

Le fournisseur (équipementier) est donc libre, dans certaines limites, de faire jouer sa créativité et de proposer à son client une définition du produit et un processus industriel originaux, réputés plus efficaces, plus fiables ou plus économiques que ceux que le constructeur aurait choisi sur la base des seules compétences.

**3.3. Les défis de l'industrie automobile :**

Le développement et la généralisation de l'automobile à l'échelle planétaire, ne laisse pas pour autant le secteur sans obstacle et défis à relevés, des défis auxquels l'industrie automobiles doit faire face afin d'assurer un avenir meilleur :

**➤ Le prix et la disponibilité du pétrole :**

L'un des défis important pour l'industrie automobile est le prix (stabilité des prix du pétrole) et la disponibilité du pétrole qui est de loin la première source du fonctionnement des véhicules automobiles.

Depuis la seconde guerre mondiale, le pétrole est devenu la source d'énergie majeure, celle qui a enregistré le développement d'utilisations nouvelles massives et qui s'est progressivement substitué au charbon. La demande mondiale a crû fortement, passant de 46,8 millions de barils/jour à 85,9 millions de barils/jours, entre 1970 et 2007, soit une augmentation de 85%.

➤ **La limite de l'utilisation de la batterie électrique:**

L'électricité semble être un substituant parfait pour l'énergie fossile, mais le véhicule électrique présente toujours une autonomie réduite et un temps de recharge important, ce qui semble devoir limiter son développement en l'absence de marge de progrès réelle. En effet, il ne recharge ses batteries qu'au rythme de 1 à 2 kilomètres d'autonomie par minute de recharge. Les batteries actuelles n'offrent qu'une centaine de kilomètres d'autonomie contre près de 1 000 km pour les véhicules diesel. Des progrès sont néanmoins en cours dans ce domaine.

➤ **Les matières premières :**

La hausse des cours des hydrocarbures n'est pas le seul problème qui affecte l'industrie automobile, la hausse des prix des matières premières et des matériaux bruts remonte jusqu'aux constructeurs pour réduire les marges bénéficiaires. Aucune amélioration n'est en vue, le cours de ces matières semble dans une hausse structurelle et la pression et de plus en plus importante. L'arrivée des pays émergents, là aussi est un élément qui entretient cette tendance haussière.

➤ **Le défi écologique :**

Le développement de l'automobile notamment dans les villes, met les constructeurs automobile et les équipementiers devant un autre déficit de taille, un déficit de maîtriser la généralisation de l'automobile en concentrant leurs efforts de R&D dans l'innovation de voitures moins polluantes. Les normes de protection de l'environnement en vigueur dans un nombre de plus en plus important de pays combinées à la hausse structurels des prix des énergies conventionnelles font de l'axe de recherche dans la « voiture verte » un élément stratégique.

L'industrie automobile est l'une des industries les plus réglementées au monde. Les compagnies doivent se conformer à plus de 80 directives dans l'UE et règlements de plus en plus sévères. Depuis le milieu des années soixante-dix, l'automobile doit respecter de nombreuses conditions imposées par des politiques publiques et des réglementations visant à limiter ses externalités négatives, c'est-à-dire ses effets sur l'environnement, la santé.

#### **4. Les nouveaux producteurs d'automobile dans le monde :**

Pour l'industrie automobile, les pays de la triade (Europe occidentale, Amérique du Nord et Japon) représentent toujours les plus forts débouchés, même si leur part a nettement diminué au cours des deux dernières décennies au profit des pays émergents et notamment asiatiques. Ces derniers réunissent les multiples conditions pour développer une industrie automobile :

**4.1. L'émergence de l'industrie automobile brésilienne :**

L'émergence de l'industrie automobile au Brésil est un processus ancien. Depuis les années 1920, des compagnies automobiles étrangères assemblaient des automobiles au Brésil (CKD ou SKD). La stratégie industrielle du Brésil dès les années 50 consiste à favoriser les investissements directs (autorisation de posséder 100 % du capital de leur filiale brésilienne, avantages fiscaux divers...) <sup>24</sup> et un niveau élevé d'intégration locale en substitution des importations.

Le plan est lancé en 1956 puisque Ford s'est implanté en 1921, General Motors en 1925, Volkswagen en 1957 et Fiat en 1976. Le développement de cette industrie s'est cependant accéléré à partir de 1994, grâce à la mise en place d'une politique favorisant l'investissement de la part tant de nouveaux constructeurs que d'équipementiers. Entre 1995 et 2005, les investissements dans le secteur automobile se sont ainsi élevés à 17,2 milliards de dollars, cette période correspondant à une vague d'implantation de plusieurs constructeurs absents du marché brésilien, à la modernisation des unités de production des constructeurs « historiques », au lancement de nouveaux modèles et à l'installation de centres de recherche et développement. Le Brésil est désormais le neuvième producteur automobile au monde et le premier en Amérique latine. Son industrie est en outre particulièrement performante pour la fourniture de certaines catégories de véhicules, telles que les autobus (deuxième rang mondial) et les camions (sixième rang).

**4.2. L'émergence de l'industrie automobile sud-coréenne :**

Indépendante au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, puis dévastée par un long conflit avec sa voisine du Nord, la Corée du Sud n'est entrée dans l'ère industrielle qu'à la fin des années cinquante.

D'abord orientées vers la production lourde (métallurgie, chantiers navals, chimie), avant de se consacrer à l'automobile. Développée initialement en étroite collaboration technologique et financière avec les "grands" américains mais aussi japonais.

L'industrie automobile coréenne a connu une formidable croissance depuis 30 ans, avec un développement par étapes bien planifié, commençant par l'acquisition de la technologie à travers des accords de licence avec principalement les Japonais, et d'accueillir l'internationalisation des

---

<sup>24</sup> L'accès à l'automobile dans les pays émergents, Jean-Martial Breuil, Sophie Basti, PSA, Direction de la stratégie et produit Group, 2002, P 61.

groupe d'Europe, USA, et de la Chine, Puis en créant une base industrielle en adaptant rapidement les produits aux normes internationales.

L'industrie automobile Sud Coréenne a montée en flèche ses dernières années, a prés avoir soigné l'image de ces marque en proposant des véhicules performant, notamment KIA qui offre une garantie de 7 ans (150.000 km) sur tous ses modèles neufs vendus en Europe et depuis janvier 2011(2<sup>ème</sup> mondial derrière PORSCHE)<sup>25</sup>, les véhicules de HYUNDAI sont garanties 5 ans sans limitation de kilométrage.

Aujourd'hui l'industrie automobile sud coréenne se positionne à la 6eme place mondiale avec 4.11 millions de véhicules produits en 2017<sup>26</sup>.

### **4.3. L'industrie automobile chinoise :**

Après la proclamation de la République Populaire de Chine en 1949, un pacte d'amitié et de coopération fut signé entre la Russie et la Chine. Grâce aux aides technologiques et financières des Soviétiques, l'industrie automobile chinoise fut née en 1953, avec la création de la First Automobile Works (FAW)<sup>27</sup> dans la ville de Changchun, qui se lance dans la production des camions et véhicules utilitaires.

Ou fil du temps La politique industrielle du pouvoir central chinois favorise les investissements, ce qui a permis la pénétration des constructeurs étrangers et restructuration de l'industrie automobile Chinoise, Dès le début des années 80, l'introduction de l'économie de marché, de capitaux et de technologies étrangères a conduit à une clarification de la situation dans l'industrie automobile.

Le véritable décollage de l'industrie automobile chinoise date de 1986, avec le 7ème plan quinquennal (1986-1990), présentant cette industrie comme l'un des piliers de développement de l'économie et de la société chinoise.

Avec 29 millions de véhicules fabriqués en 2017 (30% de la production mondiale), la Chine est le premier marché mondial de l'industrie automobile depuis 2019.la Chine compte une industrie automobile engagée à la fois dans une immense restructuration, et dans une mutation technologique vers les motorisations alternatives.

### **4.4. Le Maroc Comme leader dans l'Afrique du Nord :**

Les débuts de l'industrie automobile Marocaine remonte démarrage du montage automobile amorcée en 1959 SOMACA dont l'activité se focalisait alors sur l'assemblage de

---

<sup>25</sup> [https://www.arts-et-metiers.asso.fr/manifestation\\_cr/cr\\_3997.pdf](https://www.arts-et-metiers.asso.fr/manifestation_cr/cr_3997.pdf).

<sup>26</sup> [https://ccfa.fr/wp-content/uploads/2018/05/fiche-pays-ccfa\\_projet-coree-du-sud-2017.pdf](https://ccfa.fr/wp-content/uploads/2018/05/fiche-pays-ccfa_projet-coree-du-sud-2017.pdf).

<sup>27</sup> L'industrie Automobile Chinoise : Organisation Industrielle Et Stratégie Technologique, Chunli LEE, Shinzanrha Press 1997.

pièces et ensembles mécaniques et de carrosseries de véhicules de tourisme et utilitaires au profit des marques Fiat, Citroën et Renault.

En 1995 avec la conclusion avec Fiat Auto S.P.A d'une convention portant sur le projet de voiture économique (50% de taux d'intégration) et se poursuit avec la signature, en 1996, de deux conventions avec PSA Peugeot – Citroën et Renault pour le montage de véhicules utilitaires légers économiques à un taux d'intégration/compensation de 100% (25% Intégration, 75% Compensation).

Ces projets, qui ont eu pour effet d'accroître la demande locale en composants automobiles, ont été de réels catalyseurs pour le développement de la sous-traitance automobile au Maroc, et pour amorcer une phase déterminante dans l'évolution du secteur, celle de l'implantation de nouveaux équipementiers mondiaux.

L'année 2003 marque la libération du secteur automobile marocain, avec la privatisation la privatisation de la SOMACA et la conclusion, d'un accord avec Renault portant le projet industriel de montage de la voiture familiale « Dacia Logan » destinée aussi bien au marché local qu'à l'export.

Le démarrage de l'activité du complexe industriel de Renault-Tanger, en février 2012, marque l'industrie automobile Marocaine, une étape décisive pour le secteur qui s'oriente désormais vers le segment de la construction automobile favorisant ainsi l'émergence d'une base automobile marocaine de rang mondial. Lors de cette phase de nouveaux équipementiers et sous-traitants ont fait le choix de s'implanter au Maroc<sup>28</sup>.

Le lancement du Plan d'Accélération Industrielle 2014-2020 (PAI), en avril 2014, à permit aujourd'hui au Maroc d'avoir un réel secteur automobile ; de nombreux constructeur et pas moins de 150 usines d'équipementiers, ainsi l'automobile devient le premier secteur d'exportation du Maroc qui lui rapporte 38.5 milliards de dirhams ce qui fait 4 milliards de dollars en 2018.

### **Section 03 : Caractéristique de l'industrie et du marché automobile mondiale :**

L'industrie automobile a des caractéristiques propres qui la différencient des secteurs industriels, traditionnels ou nouveaux. A bien des égards, cette industrie peut être considérée comme une industrie témoin, car on y observe les principales transformations que connaît actuellement l'économie mondiale, notamment sur le plan technologique et en ce qui concerne l'instabilité des marchés.

---

<sup>28</sup> Le secteur de l'Automobile au Maroc Un secteur en pleine expansion, Flanders Investment & Trade Casablanca, 2015.

L'industrie automobile est l'un des secteurs les plus complexes, plusieurs acteurs y interviennent, pilotée par constructeurs automobile, auxquels s'ajoutent les équipementiers et les sous-traitant.

## **1. Les caractéristiques de l'industrie automobile mondiale :**

L'industrie automobile est l'une des industries les plus prospères du monde, elle ne cesse de se développer tant sur le plan financier que technique, une industrie très complexe qui a des caractéristiques propres qui la différencient des autres secteurs industriels:

### **1.1. Une industrie technologique :**

L'industrie automobile est caractérisée par sa complexité, les principales caractéristiques et contraintes techniques ont connu une première période de stabilisation, jusqu'à la fin des années soixante-dix, durant cette période les constructeurs se souciaient davantage à une production d'échelle qu'à un développement technique. La nouvelle exigence du marché et des demandes sociales en termes d'environnement, de sécurité principalement, et de confort ainsi que l'apparition d'innovations associées à la diffusion de nouvelles technologies l'électronique en premier lieu, sont venues modifier ces fondements techniques pour nous donner la voiture moderne.

### **1.2. Une industrie capitaliste et de main d'œuvre :**

L'industrie automobile est à la fois une activité de main-d'œuvre et à forte intensité capitaliste. En termes de main d'œuvre elle requiert un nombre important de travailleurs, même si ces derniers temps l'industrie automobile a connue importante opération d'automatisation, D'une part pour répondre à la demande d'un marché grandissant de plus en plus, d'autre part à cause de la nature de la voiture elle-même vu que la plus part des véhicules se compose en moyenne de pas moins de 3000 pièces, et pour assembler une telle proportion les constructeurs font appel à une main d'œuvre considérable. Dans les pays des grands constructeurs, les effectifs totaux liés au secteur automobile toutes activités confondues (production, commerce, distribution, réparation et l'utilisation de l'automobile) est de l'ordre de 10% des effectifs de la main d'œuvre totale occupée.

Par l'ampleur des investissements nécessaires pour en bâtir une industrie automobile, elle se qualifie d'industrie capitaliste ; des investissements en bâtiments, en machine et outillage considérables, le coût des investissements matériels s'est accru à partir des années 70-80 avec la course à l'automatisation qui a touché l'ensemble de l'industrie, autant les activités de

transformation de matières premières-fonderies, usinage, soudure, peinture, montage et assemblage. De même, la multiplication des modèles, le raccourcissement des temps de production et l'accroissement des dépenses de R&D ont abouti à un alourdissement des investissements immatériels.

### **1.3. Une industrie de recherche et de développement :**

L'un des principaux défis auxquels l'industrie automobile doivent faire face est l'innovation, pour rester compétitifs, avoirs plus de parts de marché et fidéliser leurs clients, les constructeurs dépensent des sommes colossales dans la R&D, pour créer et tester les nouveaux modèles, renouveler leurs gamme de produits, mettre à jour des produits et techniques existantes ; (moteurs à essence et diesel, étudier de nouveaux matériaux, développer de nouveaux composants ; électroniques, diagnostique général du véhicule, radars de positionnement, cameras de guidage, stationnement automatique, système GPS, Etc ...

Les constructeurs automobiles sont de grands investisseurs en termes de recherche et développement, ils investissent une part importante de leurs chiffres d'affaires dans la R&D.

### **1.4. Une industrie oligopolistique :**

Dans le secteur automobile, l'industrie est le marché planétaire sont dominés par un oligopole mondial de la construction automobile constituant en même temps la structure d'offre caractéristique de la globalisation du secteur<sup>29</sup>. Désormais, plus de 9 véhicules automobiles sur 10 sont produits dans les trois pôles de la Triade (Amérique du Nord, Europe et Asie), d'où l'industrie automobile se qualifie d'industrie oligopolistique, laissant peu de marges aux petits constructeurs. Le niveau élevé de la concentration traduit l'importance des barrières à l'entrée de cette industrie, des barrières qui recouvrent l'ensemble des facteurs traditionnels tel que ; les économies d'échelle, économies d'apprentissage, différenciation des produits, facteurs institutionnels. Les économies d'échelle sont vitales pour l'industrie automobile, pour atteindre un coût raisonnable : une usine standard d'assemblage correspond à un volume de l'ordre de 200.000 véhicules par an, une usine de mécanique (moteur ou transmission) doit produire de 50.000 à 1 million d'unités par an, le volume est encore plus élevé pour certaines composants génériques et pièces standardisés qui permet au fabricants de fournir plusieurs marque automobiles avec les même pièces ce qui intensifie le facteur d'échelle.

---

<sup>29</sup> Concurrence oligopolistique et concentration dans le secteur automobile, H.KRIFA, M.E.D.E.E. et I.F.R.E.S.I. Université de Lille I, France.

**2. Les caractéristiques du marché automobile mondial :**

L'industrie automobile est une industrie globale, la diffusion de l'automobile s'est généralisée dans un marché mondial, et par conséquent un niveau très avancé de motorisation des sociétés à l'échelle planétaire.

**2.1. La demande mondiale, évolution et répartition :**

Avec un marché de près de 98.9 millions d'unités, la part des pays développés (Europe, Amérique du Nord, Japon et Corée du Sud), ne représente aujourd'hui moins de la moitié de la demande mondiale (41% en 2017). L'autre moitié est désormais représentée par les économies émergentes, notamment en Asie: la Chine compte ainsi, à elle seule 29 million de véhicule, soit plus de 28.6% de la demande mondiale avec 22 millions d'unités immatriculées en 2013. Dans le cas du au Brésil, 6 millions d'unités en 2017, soit près de 6% de la demande mondiale, il se situe désormais devant l'Allemagne (3,8 millions d'unité en 2017), le premier marché européen. Ainsi, une forte émergence de la demande asiatique, tirée par les puissances économiques et démographiques (Chine, Inde), est à constater avec une croissance annuelle moyenne de 10% sur la période 2005-2017, suivies de l'Amérique du Sud (9% par an) et de l'Afrique (5%), contre un repli de la demande des économies avancées avec -2% par an pour l'Europe et -1% par an pour l'Amérique du Nord<sup>30</sup>.

**2.2. Les facteurs déterminants de la demande d'automobile :**

Les facteurs déterminants de la demande de véhicules automobiles s'analysent selon la théorie des biens de consommation. Ce type de demande est globalement fonction de deux éléments : le prix du véhicule et le revenu des ménages<sup>31</sup>.

**2.2.1. Le revenu :**

Le revenu est le principal déterminant de la consommation d'automobile. Les fortes disparités entre les pays en matière de taux d'équipement recouvrent-elles principalement les inégalités en matière de développement économique. La multi motorisation est beaucoup présente dans les économies industrialisées ; plus d'un ménage sur quatre est équipé de deux automobiles, alors que dans les pays en développement, l'espoir d'accéder à un véhicule constitue déjà un privilège rare.

---

<sup>30</sup> L'industrie automobile française analyse et statistique, CCFA, 2018. ([www.ccfa.fr](http://www.ccfa.fr)), P70.

<sup>31</sup> L'avenir de l'industrie automobile mondiale, Quelles stratégies ?, Ahmed BOUNFOUR, la documentation française, paris, 1987, p25.



**2.2.2. Coût d'utilisation et prix des véhicules :**

L'acquisition d'un véhicule ne se limite pas juste au prix d'achat, le coût du véhicule comporte en réalité deux composantes : l'une variable coût du kilométrage moyen, coût d'énergie, vidange..., l'autre fixe ; prix de voiture neuve et les frais connexes tels l'assurance, vignette, quittance ...

**2.2.3. Eléments démographiques :**

Dans les pays développés, le taux de possession d'un véhicule généralement plus élevé dans les zones rurales que dans les zones urbaines, dans ces dernières, la présence et la qualité des transports collectifs détourne l'envi d'acquérir un véhicule personnel. La redistribution spatiale de la population des zones urbaines vers les zones urbaines à densité moyenne peut également exercer une influence favorable sur la demande de voitures particulières.

**2.2.4. Le coût du crédit :**

Les taux d'intérêt pratiqués au niveau des banques sur les crédits à la consommation, peuvent influencés dans la demande automobile et la détermination de la demande. De leur part les filiales financières des constructeurs automobiles font beaucoup d'efforts pour permettre un crédit accessibles aux clients pour booster les ventes.

**2.3. L'automobile dans le budget des ménages :**

Le poste de consommation « transport » inclut les dépenses liées à l'achat de véhicules, à leur utilisation (carburant, entretien-réparation, parking...), mais aussi celles relatives aux services de transports collectifs courte et longue distance. Cette part ou coefficient budgétaire varie considérablement d'un pays à l'autre.

Les ménages japonais, réputés pour consacrer une partie importante de leur consommation à l'alimentation, apparaissent comme ceux qui dépensent le moins pour se déplacer (9,5 %). Ils sont suivis par les ménages européens, qui ont l'habitude d'allouer en moyenne 12,5 % de leur consommation dans les dépenses totales de transport. C'est dans les zones émergentes ou en transition que ces dépenses revêtent le plus d'importance : 17 % en moyenne pour la Turquie et l'Afrique du Sud, près de 20 % pour le Brésil et 24 % pour la Chine. Les États-Unis se singularisent sur ce point en affichant un poids similaire à ces pays, proche de 17 %<sup>32</sup>.

---

<sup>32</sup> Marché automobile mondial : de belles perspectives de croissance, l'observatoire Cetelem, France, 2015, P 27.  
[www.observatoirecetelem.com](http://www.observatoirecetelem.com).

### 3. Distribution automobile au niveau mondiale :

Ces dernières décennies assiste à une réorganisation de la distribution et l'évolution des parcs automobile dans le monde.

#### 3.1. Évolution des parcs automobiles dans le monde :

En 2015, le parc mondial de véhicules (voitures particulières et véhicules utilitaires) s'élevait à 1,3 milliard d'unités (près de 75 % de voitures particulières). Le taux moyen de croissance depuis 2011 est de 4 % soit un rythme plus dynamique que pendant la crise (+3 % de moyenne entre 2007 et 2009).

Les parcs sont quasi stables dans les marchés matures des pays développés (hausse généralement comprises entre 0 % et 2 %). Ils sont en forte croissance dans les pays émergents (entre 3 % et 12%).

L'Europe représente le premier parc automobile mondial (293 millions) suivi de l'Amérique du Nord (274 millions) puis du Japon (126 millions) de la Chine (124 millions) et de l'Amérique du Sud (116 millions).

La densité automobile dans le monde s'élevait en moyenne à 182 véhicules pour 1000 habitants (+27 % par rapport à 2005). Néanmoins, elle varie de 42 véhicules en Afrique à 670 dans la zone ALENA (États-Unis, Canada, Mexique) en passant par 85 en Asie (hors Japon et Corée du Sud), 176 pour l'Amérique Centrale et du Sud et à plus de 500 pour l'Union européenne et le Japon/Corée du Sud. La densité de l'Europe dans son ensemble s'élève à 471. L'Afrique du Nord (Algérie, Égypte, Libye, Maroc et Tunisie), qui est proche de l'Europe, a bénéficié d'une forte croissance du parc avec un rythme moyen de 6 % par an depuis 2005. Ce dernier est ainsi passé de 10 à 19 millions d'unités<sup>33</sup>.

#### 3.2. Distribution automobile :

La nouvelle réglementation de la distribution automobile, promulguée par la Commission Européenne afin de libéraliser le secteur, entraîne un repositionnement des acteurs :

➤ **Les constructeurs** : les constructeurs ont toujours le contrôle sur le marché automobile et un pouvoir fort sur les concessionnaires, mais ils cherchent incessamment à alléger leurs coûts de distributions, en réduisant le nombre de distributeurs et la mise en place de nouveaux canaux de distribution (Internet, Grande distribution). Ils cherchent également à développer la vente directe, ce qui leurs permet des bénéfices plus conséquents.

<sup>33</sup> L'industrie automobile française analyse et statistiques, CCFA, 2018, P 11.

➤ **Les concessionnaires** : Un concessionnaire ; personne physique ou morale titulaire d'un contrat de concession prévoyant une exclusivité réciproque<sup>34</sup>. les plus puissants financièrement essaient de créer de véritables groupes multimarques pour se rendre plus autonomes par rapport aux constructeurs. Les autres distributeurs, qui restent très dépendants des constructeurs, cherchent à diversifier leurs activités vers le service après-vente ;

➤ **Nouveaux entrants** : (grande distribution, banque, assurance, grossistes et centrales d'achat, services Internet) cherchent à pénétrer ce marché, soit à travers des investissements propres, soit en passant des accords avec les constructeurs.

### 3.3. La nouvelle redistribution des pays consommateurs :

Cette nouvelle mutation des marchés automobile a été causée essentiellement par l'avènement des pays émergents : la Chine, l'Inde, le Brésil..., notamment la chine qui est devenue le premier marché automobile mondiale, elle est passée d'un marché de taille des Pays-Bas au statut d'un premier producteur (24 millions d'unité en 2017), dépassant les Etats-Unis.

Le premier déterminant de la demande automobile tient au revenu des ménages à sa progression. Dans ce cadre, il a été constaté une forte corrélation<sup>3</sup> est constatée entre le niveau de richesse économique des pays et le taux d'équipement en automobile, et l'achat de ce matériel est lié avec le financement par banque, et aussi la capacité d'endettement. Mais tant dis que, la crise financière et économique de 2008 qui a frappé l'industrie automobile américaine et européenne de manière, a causé le ralentissement des achats dans les pays industrialisés. Brésil ont progressé de 3.4 millions d'unités en 2011 à 6 millions d'unités en 2017. Cette croissance devrait se poursuivre pour une population de 210 millions d'habitants et l'émergence continue de classes moyennes de plus en plus solvables.

En conséquence, nous observons un glissement irréversible du centre de gravité de la demande mondiale d'automobiles vers l'Asie et les pays émergents, qui font la croissance de la demande mondiale.

---

<sup>34</sup> Droit de la distribution automobile, Louis Vogel, Joseph Vogel, Dalloz, Paris, 1996, p 224.

**Conclusion**

Les fonctions de l'automobile ont changés suite à sa grande diffusion. Nous savons qu'avant, la voiture était à l'origine un bien vouée aux loisirs et qu'elle est peu à peu, devenue pour ses usagers et propriétaires un outil de travail. L'automobile n'a pas cessé d'être un objet de passion tout en devenant un instrument de liberté irremplaçable permettant à chacun de se déplacer où il veut et quand il veut.

Au XXe siècle l'industrie automobile est devenu un objet de grande diffusion dans les pays développé, et elle a façonné leurs économies et sociétés. Le secteur automobile, a connu une évolution exponentielle, monopolisé par la triade pendant la majeure partie du XX siècle, cependant ça n'a pas empêché l'émergence d'autres acteurs opérant dans des environnements socio-économiques complètement différents, notamment les équipementiers qui partagent avec les constructeurs un marché de dimensions planétaires.

La grande diffusion et prospérité de l'industrie automobile ne la laisse pas autant sans défis à relevés afin d'assurer ça pérennité ; qu'il s'agit de coût et disponibilité des matières premières, prix d'achat ou l'innovation de voitures moins polluantes pour faire face à une réglementation écologique de plus en plus sévère.

Dans le chapitre suivant, nous allons s'intéresser au cas de l'Algérie, sur sa possibilité de participer au marché automobile mondiale en général et à l'industrie automobile en particulier.

# ***Chapitre II***

***Le marché automobile Algérien a l'air de la nouvelle  
stratégie industrielle***

## **Introduction :**

La présence de l'industrie automobile en Algérie remonte à la présence coloniale française, avec l'installation de la Société africaine des automobiles Berliet (SAAB) en 1957, qui n'est en réalité qu'une extension des sociétés Française. Après l'indépendance l'industrie automobile a vu le jour avec la SONACOME, qui a hérité des installations des sociétés françaises Berliet, et qui devient plus tard la SNVI, une société spécialisée dans la fabrication des véhicules poids lourds.

Le niveau de motorisation est un indicateur important pour déterminer le pouvoir d'achat des citoyens d'un pays et par conséquent leur niveau de vie. Le secteur de l'automobile représente une activité économique importante qui ne cesse de se développer sur tous les plans.

En Algérie, l'automobile est l'un des produits qui coûte le plus en termes de sortie devise, et toutes les mesures instaurées pour réduire la facture d'importation n'ont pas donné l'effet escompté, ce qui a mené le gouvernement Algérien à adopter une nouvelle stratégie industrielle depuis 2007.

L'industrie automobile de par son importance économique, dans les exportations, et surtout dans l'industrialisation des pays, représente une opportunité pour l'insertion dans l'économie mondiale. Dans cette section nous allons nous intéresser à la perspective de développement de cette industrie en Algérie toute en essayant de répondre à la question suivante : **Quelle sont les atouts de l'Algérie pour se doter d'une industrie automobile ?**

## **Section 01 : Histoire de l'automobile en Algérie :**

L'existence de l'industrie automobile en Algérie n'est pas récente, bien au contraire elle date de l'époque coloniale, bien qu'elle n'a pas fait l'objet de modernisation et de développement que cette dernier temps, son développement nécessite de investissement et de la patience car elle va prendre du temps pour se concrétiser.

### **1. L'histoire de l'industrie automobile en Algérie :**

La première apparition de l'industrie automobile en Algérie était en 1957 avec l'installation de la Société africaine des automobiles Berliet (SAAB). En 1957, une société qui a donné la naissance à une seule usine d'assemblage qui devait à partir de 1961, assumer le montage de la Dauphine, puis la Renault 4 et la Renault 8. Peugeot était représentée en Algérie par des établissements Vincent. À la fin des années 1970, la nationalisation et l'instauration du monopole de l'Etat sur le commerce extérieur ont mis fin à ses activités, en laissant SONACOME (Société Nationale de Construction Mécanique), le monopole d'importation et de

distribution de véhicules et l'ENDVP(Entreprise Nationale de Distribution de Véhicules) pour les pièces de rechange en 1982, issue de la restructuration organique de la SONACOME .

C'est à partir de 1980 que de nouvelles tendances ont commencé à apparaître, par l'instauration d'un bureau de représentation de Renault en 1986, qui avait pour mission notamment d'assister les clients en fonction des évolutions technologiques enregistrées par leurs véhicules, jusqu'à la création de Renault Algérie en 1997. A son tour Peugeot Algérie a été créé en 1991.

Mais bien avant, en janvier 1985, le gouvernement algérien a présenté au conseil des ministres un projet de stratégies de véhicules particuliers (VP) à l'horizon 2000. Ce projet avait pour objectif :

**Les objectifs à court terme :**

- Engager une unité de montage de 30 000 VPU, localisée à AIN BOUCHEKIF (Tiaret) ;
- Favoriser le développement de la sous-traitance automobile en valorisant le potentiel industriel existant dans les secteurs public et privé ;
- Engager 03 unités nouvelles de sous-traitance (fabrication de composants et pièces).

**Objectifs à moyen terme :**

- Engager deux autres unités de montage de 30 000 VPU, chacune à localiser dans les hauts plateaux et centre ;
- Lancer de nouvelles unités de composants et intensifier la petite et moyenne sous-traitance (Intensification de l'intégration horizontale) ;
- Lancer deux unités, l'une d'assemblage après examen de la maturation de la filière (cas de l'intégration verticale) et l'autre de la mécanique.

**Objectifs à long terme:**

- Porter progressivement les capacités de production 100 000 à 200 000 unités ;
- Consolider et développer la sous-traitance automobile ;
- Accroître l'intégration des véhicules selon le schéma similaire à celui engagé durant les périodes précédentes ;
- Réaliser l'équilibre du bilan devise par la réexportation de composants sélectionnés.

**2. La SNVI, comme première industrie automobile en Algérie :**

La société nationale des véhicules industriels SNVI créée par décret 81-342 du 12/12/1981, trouve son origine des structures de l'activité de monopole à l'importation et le personnel de la société nationale de construction mécanique SONACOME par décret 81-345 du 12/12/1981.

### **2.1. Définition :**

La SNVI Entreprise Publique Economique, Société Par Actions (EPE, SPA), était le seul constructeur de véhicules industriels, implanté sur le territoire national par ses usines de production situées dans la zone industrielle de Rouïba et Tiaret, L'Entreprise Nationale des Véhicules Industriels (SNVI)<sup>1</sup>, Entreprise Publique Economique (EPE) constituée en société par actions depuis mai 1995, produit et commercialise des véhicules industriels.

La SNVI a pour vocation la conception, la fabrication, la commercialisation et le soutien après-vente d'une importante gamme de produits. Au capital social de 2.200.000.000 DA, détenu en totalité par l'Etat algérien, la SNVI construit des camions, camions-tracteurs, autocars, des autobus et des équipements de carrosserie industrielle<sup>1</sup>.

### **2.2. Les filiales de la SNVI<sup>2</sup> :**

La SNVI possède plusieurs filiales, de même toutes les filiales sont des entreprises publiques économiques (EPE) dont chacune est spécialisée dans un créneau, et cet organigramme illustre de manière claire la composition de la SNVI :

#### **2.2.1. Filiale Fonderies de Rouïba (F.O.R) :**

Produisant pour les structures de la SNVI, pour la sous-traitance et pour différents clients, des pièces brutes, en fonte lamellaire et fonte sphéroïdale ainsi que des pièces en aluminium.

#### **2.2.2. La filiale des véhicules industriels de Rouïba(VIR) :**

Produisant des camions de 6,6 à 26 tonnes de poids total en charge, des tracteurs routiers, des autocars et des autobus en mettant en œuvre diverses techniques et technologies telles : l'emboutissage, le taillage d'engrenages, la rectification, le forgeage et les traitements thermiques.

#### **2.2.3. Filiale carrosserie industrielle de Tiaret (CIT) :**

Spécialisée dans la conception et la fabrication de carrosseries industrielles portées et tractées dans les gammes suivantes : Plateaux, Benches, Citernes à eau, Citernes hydrocarbures, cocottes à ciment, Portes engins, Fourgons frigorifiques/standards et véhicules spéciaux.

---

<sup>1</sup> <http://snvigroupe.dz/pagesweb/pgentreprise.php> consulté le 25/04/2019.

<sup>2</sup> Ibid.



#### **2.2.4. Filiale Carrosseries Industrielles de Rouïba (C.I.R) :**

La Filiale Carrosseries Industrielles de Rouïba, fabrique des équipements industriels portés et tractés : Plateaux, Bennes, Citernes à eau, Citernes hydrocarbure, Semi-remorques ainsi que des équipements spéciaux d'assainissement et voirie, de lutte contre l'incendie et des minicars.

#### **2.2.5. Filiale Entreprise Rénovation Véhicules Industriels (E.R.V.I) :**

Une proposant une gamme de services variée dans le domaine de la rénovation de véhicules. Elle est spécialisée dans la réparation et la rénovation mécanique de matériel lourd, de transport routier, de véhicules automobiles et de parties et pièces mécaniques pour tous types de véhicules.

### **3. L'évolution et développement de la SNVI :**

La SNVI incarne l'industrie automobile dans l'Algérie indépendante, elle fait face à une concurrence de toute part notamment une concurrence internationale de plus en plus bien présentée en Algérie.

#### **3.1. La SNVI et la concurrence permanente :**

La SNVI est confronté à une concurrence venant de plusieurs constructeurs qui offrent des prix compétitifs et de qualité. La SNVI avait une longue tradition dans l'exportation durant les années 70 et au début des années 80, de même le parc national de véhicules poids lourds était composé essentiellement des produits SNVI, mais au bout de quelques années le marché Algérien a vu l'émergence de plusieurs pays dans le marché national sans aucune restriction pour protéger le produit local, et aussi avec une concurrence des prix et de technologie, ce qui a vu une réduction des parts de marché de la SNVI.

L'Algérie pouvait prendre exemple de la stratégie appliquée par les pays émergents tel que la Corée du Sud, Le rôle de l'état est la protection du marché local afin de construire une industrie indépendante de l'importation. La réussite de ces pays est dû à la stratégie de subventions aux importations.

Pour le développement de la SNVI, et avoir plus de parts de marché, l'état pouvait intervenir en mettant plus de barrières pour les véhicules importées, afin de laisser le produit local prendre la dominance, et aussi limiter des quotas et investir dans le développement de l'usine qui existe déjà.

L'Etat Algérien n'a pas su protéger son industrie automobile, qui était le pionnier de l'Algérie, ils ont plutôt soutenu les politiques d'importation.

### **3.2. Exportation au niveau de la SNVI :**

La SNVI avait une longue tradition dans l'exportation durant les années 70 jusqu'aux au début des années 90, ou elle exportait des véhicules vers la France, la Russie, l'Irak et plusieurs pays d'Afrique,

Les exportations de l'Entreprise nationale des véhicules industriels (SNVI), ces six dernières années, ont atteint 80 millions de dollars, dont 30 millions vers des pays de l'Afrique de l'Ouest. Les exportations vers les pays africains représentent plus de 260 engins, entre bus, cars et camions, destinées, entre autres, au Gabon, au Burkina Faso, à la Zambie, au Congo et au Sénégal, Outre ces pays, les exportations de la SNVI couvrent également les pays de l'Union du Maghreb et du Moyen-Orient. Une autre opération d'exportation visant les pays de l'Afrique de l'Ouest pour un montant similaire (30 millions de dollars) est programmée par cette entreprise publique, l'opération est confrontée à des contraintes liées au financement des exportations<sup>3</sup>.

Des discussions sont en cours avec plusieurs constructeurs étrangers connus, notamment d'Iran, de Chine et de France pour la fabrication d'une voiture de tourisme. La concrétisation d'un tel objectif nécessite la mise en place d'un large tissu national de sous-traitants et d'équipementiers, ce qui n'est, malheureusement, pas le cas en Algérie.

### **3.3. La sous-traitance au niveau de la SNVI :**

La sous-traitance, est apparue suite à l'effondrement des prix des hydrocarbures à partir de 1985. La crise économique mondiale a provoqué un manque des ressources financières pour financer les entreprises de grande ampleur. La sous-traitance avait pour objectif de réaliser la rentabilité, car l'entreprise se consacre à la fabrication des produits à forte valeur ajoutée et à haute technologie, les activités secondaires étant externalisées et confiées à des entreprises plus spécialisées.

En effet, la SNVI a adopté, depuis, une politique d'externalisation qui s'est concrétisée par la densification du réseau de sous-traitants et d'équipementiers locaux appartenant tant au secteur privé que public.

Actuellement, le réseau de sous-traitance locale du Groupe SNVI compte plus de 300 sous-traitants fournissant environ 3000 références. Ces sous-traitants locaux sont sélectionnés et homologués suivant une procédure interne très stricte.

---

<sup>3</sup> <http://www.algerie-dz.com/forums/archive/index.php/t-117347.html> du 05/03/2009.

#### **4. Développement de la SNVI par joint-venture et les partenaires étrangers <sup>4</sup>:**

Plusieurs offres se présente pour le développement de la SNVI avec des partenariats avec des constructeurs automobile du monde entier, mais vu le code Algérie sur les investissements étrangers les choix se limitent pour elle.

##### **4.1. Développement de la SNVI par joint-venture :**

La SNVI s'est fixé un objectif, celui de développer l'industrie automobile en Algérie, non seulement pour satisfaire le marché local et de réduire le coût des importations qui ont pris une forte croissance durant la dernière décennie, mais aussi avoir des parts de marchés plus conséquentes notamment au niveau Africain. Pour développer cette industrie, la stratégie de développement du groupe SNVI repose sur le partenariat, généralement sous forme de joint-venture, Le Groupe SNVI a conclu, depuis 2003, cinq (05) partenariats (sociétés créées) avec des leaders mondiaux dans le domaine de l'automobile et parmi les plus importantes :

##### **4.2. SNVI- MDN- ABAR- DAIMLER et Mercedes Benz :**

La SNVI procède à la création d'une nouvelle usine mixte. C'est plus les usines clés en mains. Cette usine va produire des camions et des bus Mercedes –Benz à Tiaret et Rouïba. Les partenaires de cet joint-venture, la partie Algérienne détient 51%, avec 34% SNVI ET 17% appartenant à la direction de fabrication militaires relevant du ministère de la défense nationale (DFM/MDN) et les 49% par l'Emirati AABAR avec un partenaire technologique le constructeur Allemand Daimler Mercedes Benz.

##### **4.3. Renault Algérie Production :**

Ce partenariat entre la SNVI et le constructeur français Renault a comme objectifs ; la production de véhicules particuliers de marque du groupe Renault. Pour ça part la SNVI aura 34% du projet, 17 % pour le FNI, pour assurer les 51 % de parts Algériennes et 49 % pour le constructeur Français. Le choix du site s'est porté sur la zone industrielle d'Oued Tlélât à Oran.

#### **Section 02 : Le marché automobile Algérien évolution et état des lieux :**

Durant les deux dernières décennies, l'économie Algérienne a connu une certaine aisance, en enregistrant des recettes de devise considérée comme étant les plus importantes depuis l'indépendance. Cette situation est à l'origine des prix des hydrocarbures qui ont atteint des sommets. Cette situation a permis au commerce international Algérien de s'accroître en

---

<sup>4</sup> <http://snvigroupe.dz>.

matière de flux d'importation, comme le produit automobile est considéré un indice de bien être, ça facture d'importation pèse lourdement sur le budget de l'Etat et n'as cessée d'augmenter.

Ainsi les autorités algériennes comprenaient la logique de l'approche en fixaient un cadre législatif et autorisaient légalement l'ouverture du marché et la distribution des véhicules étrangers en Algérie.

### **1. La distribution automobile en Algérie :**

La distribution automobile peut être assurée par plusieurs acteurs opérant dans la commercialisation des véhicules, il peut être le constructeur lui-même, un importateur exclusif d'une marque bien précise dans un pays donné, ou encore des concessionnaire qui peuvent être sous les ordres directes des constructeurs ou encore de l'importateurs exclusif.

#### **1.1. Les importateurs exclusifs :**

Un distributeur exclusif est un distributeur bénéficiant de l'exclusivité de la distribution d'un produit ou d'une marque pour un pays ou un périmètre géographique donné. Selon sa place dans un réseau de distribution, le distributeur exclusif peut être un détaillant ou un importateur distributeur grossiste<sup>5</sup>.

#### **1.2. Les concessionnaires en Algérie :**

Le concessionnaire automobile est un intermédiaire commercial qui a reçu d'un producteur (mandataire) le droit exclusif de vente de ses Produits (Véhicules) dans un pays donné ou dans une région déterminée. Le concessionnaire est lié à la notion de la marque, lorsqu'il y a une relation entre le produit et son fabricant en termes de garantie et de service après-vente. Le concessionnaire est donc un détaillant qui exerce une fonction de revente à l'utilisateur final. En Algérie le concessionnaire doit être titulaire d'un contrat de concession<sup>13</sup> ou d'exclusivité attiré sur l'Algérie signé par le mandant précisant les droits et obligations des parties.

#### **1.3. Définition du concessionnaire :**

Le concessionnaire automobile est le professionnel responsable d'une concession automobile, une société qui commercialise l'ensemble des modèles de voitures neuves d'un constructeur de véhicules. Il est le revendeur officiel de la marque automobile. Le concessionnaire automobile reçoit ses clients dans sa concession auto (Showroom) dans laquelle l'ensemble des voitures neuves commercialisées par le constructeur automobile sont exposées.

---

<sup>5</sup> <https://www.definitions-marketing.com/definition/distributeur-exclusif/>

Le rôle du concessionnaire auto est de conseiller ses clients dans l'achat de leurs voitures neuves (gamme, modèle, motorisation et équipement). Au-delà de la vente de voitures neuves, le concessionnaire automobile propose également des prestations d'entretien des véhicules par des mécaniciens spécialistes de la marque, de service après-vente, de vente d'accessoires et de pièces détachées pour les modèles qu'il commercialise et le financement pour l'achat d'une voiture neuve<sup>6</sup>.

#### **1.4. Attribution des licences d'importation pour les concessionnaires :**

Les licences d'importation font partie des mesures non tarifaires auxquelles le gouvernement Algérien a fait appel dans le but de limiter ou d'interdire catégoriquement l'importation de certains produits, les licences d'importation sont attribuées pour des opérateurs économiques qui respectent et assument un cahier des charges très exigeant. Pour chaque catégorie de produit elle existe une licence d'importation qui lui sera attribuée.

## **2. Le marché automobile Algérien état des lieux :**

Le marché automobile Algérien connaît de mutations fréquentes, des évolutions et des récessions dues aux changements répétitifs dans la réglementation en question.

### **2.1. Le protectionnisme appliqué au marché automobile Algérien :**

Le protectionnisme est une politique économique qui a pour but la protection du marché local des concurrences extérieures. Il s'agit d'accorder une préférence aux produits fabriqués localement, cela en diminuant les importations. C'est donc une attitude qui vise à protéger l'économie nationale (agriculture et industrie) de la concurrence internationale tout en encourageant les exportations. Il se fait de plusieurs façons, mais le principe général reste toujours le même : mettre des barrières à l'entrée des produits étrangers sur le territoire national afin d'en limiter l'accès. Dans le cas du marché Algérien le protectionnisme se manifeste sous plusieurs formes :

#### **2.1.1. Les barrières tarifaires :**

➤ Barrières tarifaires : il s'agit des droits de douane, TVA et toutes les autres taxes que les produits étrangers devront supporter à leur entrée sur le territoire national. Les droits de douane ne sont pas les mêmes pour tous les produits, il y a donc un "tarif" des droits de douane, d'où l'expression "tarifaire", en Algérie les taux DD applicables sont 0% exonération, 15% taux réduit, et 30% taux complet.

---

<sup>6</sup> <http://www.imagine-ton-futur.com/concessionnaire-automobile.html>.

### **2.1.2. Les barrières non tarifaires :**

➤ Barrières non tarifaires : il s'agit de tous les autres mesures mises limiter l'entrée des marchandises étrangères. Ça peut être des limitations quantitatives (contingentements ou quotas) : l'importation de tel ou tel produit est fixée à une quantité maximum, pour une période donnée. Comme ça peut être aussi des barrières plus insidieuses, moins visibles : on impose des normes sanitaires spécifiques pour les produits importés, ou des normes techniques, on peut aussi imposer des formalités administratives complexes et coûteuses qui ont pour effet de décourager les importations.

### **2.2. Caractéristiques du marché automobile Algérien :**

Durant les 20 dernières années le marché automobile Algérien a connu une évolution spectaculaire, chaque année on enregistre des augmentations importantes et cela a duré jusqu'au 2013, ce qui a valu pour le marché automobile Algérien d'être numéro un en l'Afrique.

#### **2.2.1. Evolution du parc automobile national :**

Le parc national automobile comptait 6.162.542 véhicules à fin 2017, contre 5.986.181 véhicules à fin 2016, en hausse de 2,94% correspondant à une augmentation de 176.361 unités. Le nombre de véhicules qui ont été immatriculés et ré-immatriculés en 2017 a atteint 1.564.348 (contre 1.856.150 en 2016) dont 176.362 véhicules neufs (contre 192.171 véhicules neufs en 2016), soit une baisse globale de 291.802 unités des immatriculations et ré immatriculations par rapport à 2016 (-15,72%)<sup>7</sup>.

Pour les véhicules neufs, une tendance baissière se poursuit, une baisse des immatriculations de 15.809 véhicules en 2017 par rapport à 2016 (-8,23%). Ce constat est dû à la limitation des importations des véhicules neufs, tous genres confondus, par les concessionnaires, durant 2017, soit une diminution de 77%.

Concernant la répartition du parc national automobile par catégories de véhicules, il se compose de plus de 3,98 millions de véhicules de tourisme (64,6% du parc global), de près de 1,2 million de camionnettes (19,3%), de 417.286 camions (6,8%), de 161.885 tracteurs agricoles (2,6%), de 151.503 remorques (2,4%), de 86.741 autocars-autobus (1,41%), de 85.504 tracteurs routiers (1,39%) et de 7.164 véhicules spéciaux (0,12%).

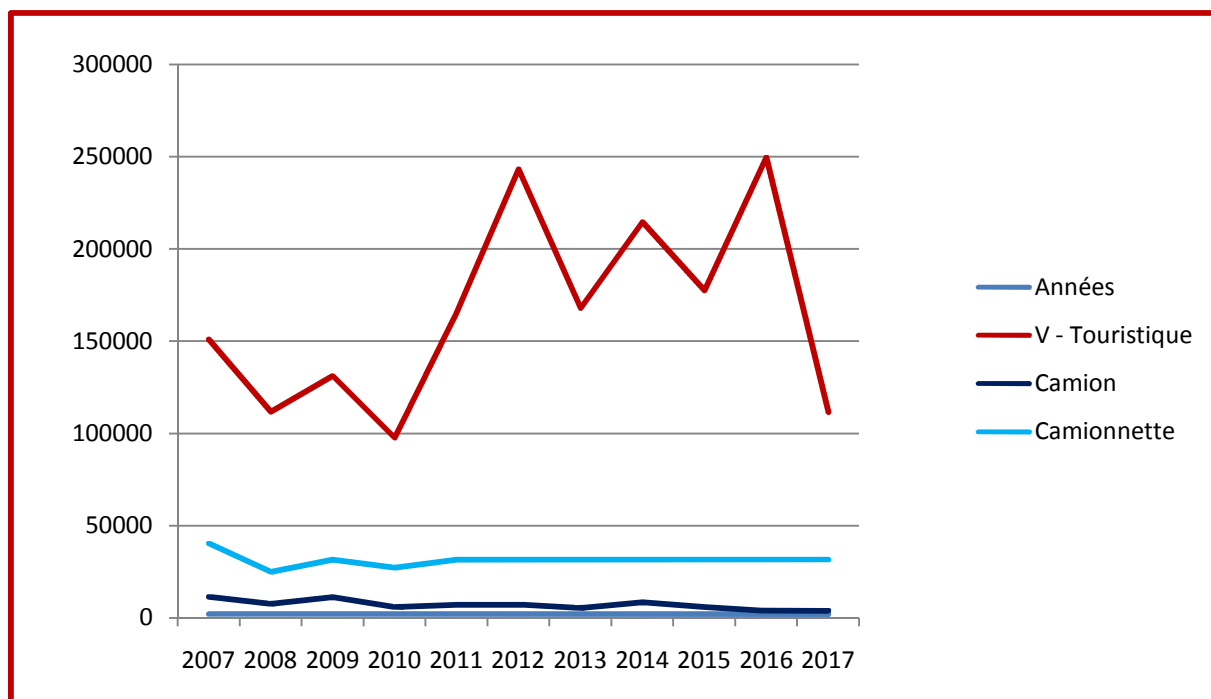
Par ailleurs, les 5 premières wilayas qui comptent le plus grand nombre de véhicules sont Alger avec plus de 1,6 millions d'unités (26,07% de la totalité du parc), Blida avec 334.042 (5,42%), Oran avec 316.197 (5,13%), Constantine avec 225.442 (3,66%) et Tizi-Ouzou avec

---

<sup>7</sup> L'Office National des Statistiques (ONS), N°830,31/12/2017.

207.628 (3,37%). Le graphe suivant illustre l'évolution des immatriculations des principaux genres de véhicules de 2007 à 2017.

**Figure N°05 :** Evolution des immatriculations des principaux genres de 2007 à 2017.



**Source :** Réalisé à partir des données de l'ONS 2017.

### 2.2.2. Deuxième marché dans le continent africain :

Le marché automobile Algérien a connu une évolution spectaculaire entre 2005 et 2012, est passé de 100 000 unités à plus de 430 000 véhicules en 2012<sup>8</sup>, une évolution soutenue durant presque une décennie malgré les restrictions fiscales, auxquelles sont soumises les importations des véhicules neufs de droits de douane et TVA auxquelles s'ajoutent l'instauration en 2008<sup>9</sup> d'une taxe payable sur tout acquisition de véhicules neufs et la suppression du crédit à la consommation introduite dans la loi de finance complémentaire de 2009, un volume important ce qui a valu au marché Algérien d'occuper la deuxième place au niveau Africain tout juste derrière l'Afrique du Sud.

A partir de 2013, le marché a connu une légère baisse avec 400 000 unité, et depuis le volume n'a pas cessé d'enregistrer un recul flagrant pour arriver tout juste à 192 171 en 2016.

### 2.2.3. Dominance dans le marché Algérien :

<sup>8</sup> L'Office National des Statistiques (ONS).

<sup>9</sup> La loi de finances complémentaire de 2008 avait institué une taxe payable à l'acquisition de véhicules neufs, allant de 50.000 et 500.000 DA en fonction de la cylindrée et la carburation du véhicule. Ces taxes sont destinées à soutenir les prix des transports publics en commun et à réguler le marché de l'automobile en Algérie dont le parc s'élève actuellement à 6 millions de véhicules.

Le parc automobile algérien, si le regarde par catégorie de véhicules, il est constitué principalement de véhicules touristiques, avec 3 872 709 unités (64,69% du PNA), des camionnettes avec 1 178 745 (près de 20%), des camions avec 413 261 (6.9%), la répartition est détaillée dans le tableau ci-dessus :

**Tableau N° 01 : Répartition du parc national automobile par genre de véhicules au 31/12/2016.**

Genre du véhicule	Nombre	%
VEHICULE DE TOURISME	3 984 250	<b>64,65</b>
CAMION	417 286	<b>6,77</b>
CAMIONNETTE	1 190 641	<b>19,32</b>
AUTOBUS-AUTOCAR	86 741	<b>1,41</b>
TRACTEUR ROUTIER	85 504	<b>1,39</b>
TRACTEUR AGRICOLE	16 1885	<b>2,63</b>
VEHICULE SPECIAL	7 164	<b>0,12</b>
REMORQUE	151 503	<b>2,46</b>
MOTO	77 568	<b>1,26</b>
<b>TOTAL</b>	<b>6 162 542</b>	<b>100</b>

Source : ONS N°830 2017.

Par contre si on prend en considération l'origine des véhicules, les marques françaises sont historiquement bien placées, elles représentent environ 43 % de l'ensemble du PNA, suivi par le Japon avec 9 %, l'Allemagne environ 8%. Corée du Sud 7.35%<sup>10</sup>.

### **3. Les caractéristiques du parc automobile Algérien :**

Le volume du parc automobile Algérien n'est pas si élevé que ça en a l'air, en dépit d'une augmentation rapide au cours des dernières années. Si en effet le parc automobile national a totalisé 6,162 millions de véhicules à fin 2017 (en hausse de 300.000 unités par rapport à l'année précédente), les véhicules de tourisme avec 3.984 millions d'unités ne représentent qu'un peu moins des deux tiers (64,65%) de ce total.

<sup>10</sup> L'Office National des Statistiques (ONS), N°830,31/12/2017.



### **3.1. La répartition du parc automobile Algérien :**

Le parc national automobile comptait 6 162 542 véhicules à fin 2017, contre 5 986 181 véhicules à fin 2016 selon l'Office National des Statistiques, en hausse de 2,94%. Concernant les véhicules neufs, on constate la poursuite de la baisse des immatriculations de 15.809 véhicules en 2017 par rapport à 2016 (-8,23%).

Concernant la répartition du parc national automobile par catégories de véhicules, il se compose de 3,98 millions de véhicules de tourisme (64,6% du parc global), de 1,2 million de camionnettes (19,3%), de 417 286 camions (6,8%), de 161 885 tracteurs agricoles (2,6%), de 151 503 remorques (2,4%), de 86 741 autocars-autobus (1,41%), de 85 504 tracteurs routiers (1,39%) et de 7 164 véhicules spéciaux (0,12%).

Les wilayas qui comptent le plus grand nombre de véhicules sont Alger (plus de 1,6 million d'unités, soit 26,07% de la totalité du parc), Blida (334 042, 5,42%), Oran (316 197, 5,13%), Constantine (225 442, 3,66%) et Tizi-Ouzou (207 628, 3,37%).

### **3.2. Le niveau de Motorisation en Algérie :**

Avec plus 6,162 millions de véhicules, le parc national automobile n'est pas satisfaisant, le niveau de motorisation général n'est que à 142 véhicules pour 1000 habitant

Concernant les véhicules touristiques, pour un total de 3,984 millions de véhicules, c'est environ une voiture pour onze (11) habitants, un niveau de motorisation beaucoup moins important que dans la plupart des pays développés où l'on compte généralement 2 voitures pour 3 habitants. Une voiture pour onze habitants dans notre pays cela signifie aussi que plus de la moitié des foyers algériens, dont la taille moyenne est estimée à un peu plus de cinq personnes par d'autres enquêtes réalisées par l'ONS, ne disposent pas encore de véhicule. Pour plus de la moitié des Algériens, posséder une voiture particulière reste donc encore un rêve<sup>11</sup>.

## **Section 03 : la politique d'industrialisation et l'automobile (développement d'une industrie automobile en Algérie) :**

La nouvelle recomposition industrielles causée par la mondialisation, et que les différentes conjonctures économiques internationale tentent d'accélérer, sont entrainées de renouveler la géographie économique mondiale, où plusieurs pays émergents confirment leur position de places industrielles importantes. Beaucoup de pays en développement ont des atouts et des opportunités qui s'ouvrent, leurs permettant de devenir en un temps record des pays

---

<sup>11</sup> Selon les statistiques de l'ONS 2017.

émergents voir développés. L'Algérie fait partie des pays en développement mais avec un potentiel conséquent pour émerger comme une puissance économique régionale voir mondial.

L'industrie automobile de par son importance économique, industrielle, dans les exportations, et surtout dans l'industrialisation des pays, représente une opportunité pour l'insertion dans l'économie mondiale.

L'Algérie a pris conscience de ces potentiels pour devenir une puissance et de se soustraire de l'emprise des hydrocarbures, chose qui a conduit le gouvernement à adopter une nouvelle stratégie industrielle visant à reconstituer le tissu industriel, plusieurs secteurs ont bénéficiés, mais celui de l'automobile était privilégié vu les sommes importantes qui lui sont mobilisées, mais la réglementation Algérienne à l'égard des investissements étrangers est-elle compatible pour attirer les constructeurs étrangers à s'installer en Algérie ? Si oui, quelle est la forme de partenariat la plus adaptée au cas Algérien pour les constructeurs étrangers ?

## **1. Evolution du cadre économique en Algérie :**

Pour le gouvernement Algérien, l'industrie automobile était toujours un souci majeur, mais il a fallu près d'un demi-siècle pour qu'il agit réellement pour intégrer concrètement une industrie automobile dans sa stratégie de développement, et avant d'évoquer cette intégration, il est important de faire un rappel des grands axes de l'évolution économique et institutionnel en Algérie.

### **1.1. Evolution du cadre institutionnel économique en Algérie :**

L'économie de l'Algérie a connu plusieurs mutations en termes de cadre institutionnel, les plus grands axes sont :

#### **1.1.1. De 1962 à 1989 :**

Durant cette période, d'importants changements se sont succédés dans la base économique du pays, les plus grands axes sont<sup>12</sup> :

- **La période de 1962 à 1969 :** une période caractérisée par une restructuration générale de l'économie algérienne avec une autogestion des unités de production industrielle et agricoles ;
  - Nationalisation des secteurs miniers et bancaires 1966 ;
  - Nationalisation du secteur de la distribution des produits dérivés des hydrocarbures 1967 ;

---

<sup>12</sup> L'économie de l'Algérie 1970-2014 Tome I: les stratégies de développement économique, A.H. TEMMAR, Office des publications Universitaires.

- Le lancement du pré-plan 1967-1969 pour la mise en place des moyens matériels pour la réalisation des futurs plans.
  - **La période de 1970 à 1978** : cette période est caractérisée par :
    - Nationalisation des hydrocarbures 1971 ;
    - Un niveau très élevé du taux des investissements publics, il a atteint 45 % du PIB, en raison de l'importance de vague d'industrialisation entamée.
  - **La période 1979 à 1988** : au cours de cette période :
    - 1979 à 1985 : au cours de cette période, sont structurées les entreprises publiques ;
    - 1986 à 1988 : chute brutale des recettes d'exportation à cause du choc pétrolier ;
    - L'importance de la dette extérieure Algérienne 26 milliards en 1989<sup>13</sup>.
- 1.1.2. De 1989 à 2000:**

Avec la mise en œuvre de la nouvelle constitution de février 1989, on a assisté à des réformes majeures telle que :

- Passer de l'économie administrée vers l'économie de marché ;
- Le rééchelonnement de la dette, accompagné d'un plan d'ajustement structurel(PAS) qui a eu un impact négatif sur l'économie ;
- L'ordonnance relative à la privatisation des entreprises publiques.

**1.1.3. De 2000-2009 :**

Dès le début des années 2000, l'intention du gouvernement était tournée vers l'insertion dans l'économie mondiale ;

L'accord d'association avec l'union Européenne ;

Poursuite des négociations pour l'accession à l'organisation mondiale du Commerce OMC.

**1.1.4. De 2009-jusqu'à présent :**

A partir de 2009, un constat a été fait par le gouvernement, d'où il a conclu que la majeure partie des IDE en Algérie se résume généralement au secteur des hydrocarbures, et malgré toutes les facilitations accordées par le gouvernement (fiscales, sociales, ...).

La loi de finance complémentaire de 2009 vient pour briser les obstacles en donnant plus d'intérêts pour les IDE, mais ces derniers privilégient le transfert des bénéfices sur leurs réinvestissements, chose qui touche à la souveraineté économique, du fait que de grands engagements n'ont pas été tenus.

---

<sup>13</sup> Panorama des économies Magrébines contemporaines A.BOUZIDI, C.E.N.E.A.P, 1991, p 112.

## **1.2. Evolution de la politique algérienne en matière d'investissement étrangers :**

La politique Algérienne en termes d'investissement, évolue au fur et à mesure avec les changements des aspirations des gouvernements qui se sont succédé.

### **1.2.1. Avant 2009 :**

Durant cette période, la réglementation Algérienne à l'égard des investissements étrangers était le même que pour les investissements nationaux, encadrés par l'ordonnance 01-03 du 20 août 2001 relative au développement de l'investissement :

*« Les investissements sont réalisés librement sous réserve de la législation et des réglementations relatifs aux activités réglementées et au respect de l'environnement.*

*Ces investissements bénéficient de plein droit de la protection et des garanties prévues par les lois et règlements en vigueur. (Art 4)<sup>14</sup> ».*

Pas distinction entre l'investissement étrangers réalisés directement par une société étrangère ou par voie de jointe venture associant des investisseurs algériens, personnes physiques ou morales du droit public ou de droit privé, en matière de taxation, de franchise des droit de douanes et TVA ...

### **1.2.2. de nouvelles règles sont applicables aux IDE à partir de LFC 2009<sup>15</sup>:**

Après l'année 2009, et avec la loi de finance complémentaire LFC2009, plusieurs conditions ont été instaurées concernant les investissements étrangers en Algérie ;

- ★ Les investissements étrangers réalisés dans les activités économiques de production de biens et de services font l'objet, préalablement à leur réalisation, d'une déclaration d'investissement auprès de l'ANDI ;
- ★ Les investissements étrangers ne peuvent être réalisés que dans le cadre d'un partenariat dont l'actionnariat national résident représente 51 % au moins du capital social. Par actionnariat national, il peut être entendu l'addition de plusieurs partenaires.

Il est également stipulé que tout projet d'investissement étranger direct ou d'investissement en partenariat avec des capitaux étrangers doit être soumis à l'examen préalable du Conseil National de l'Investissement (CNI), un conseil qui est placé directement sous l'autorité du 1<sup>er</sup> Ministre. En conséquence, pour tout étranger, il est nécessaire lors de la création d'une entreprise en Algérien d'identifier un partenaire Algérien résident qui détiendra la majorité.

---

<sup>14</sup> Ordonnance n° 01-03 du 20 août 2001 relative au développement de l'investissement, p 04.

<sup>15</sup> LFC 2009.

## **2. L'automobile dans la nouvelle stratégie industrielle :**

La nouvelle Stratégie Industrielle Algérienne de 2007 s'est vue consacrer un intérêt sans précédent, d'où les multitudes des propositions et des suggestions en la matière.

### **2.1. La nouvelle Stratégie industrielle Algérienne :**

Après avoir défini la stratégie nous allons procéder à une brève présentation de la NSI, puis les principaux objectifs visés.

#### **2.1.1. Définition de la stratégie :**

La stratégie a été définie de diverses manières. Il s'agit d'un ensemble de décisions visant à anticiper ou à se prémunir face à un environnement futur incertain. Ces décisions portent, en particulier, sur les choix de domaines d'activités dans lesquels l'entreprise s'engagera et sur la nature et l'intensité de cet engagement. Selon THIETART la stratégie est l'ensemble des décisions et des actions relatives aux choix des moyens et à l'articulation des ressources en vue d'atteindre un objectif<sup>16</sup>.

#### **2.1.2. Présentation de la nouvelle stratégie industrielle Algérienne :**

Les Assises sont organisées en 6 commissions transversales et en 5 ateliers sectoriels qui travaillent séparément à huis clos. Les commissions transversales abordent des thèmes généraux : 1. Choix des industries stratégiques, 2. Déploiement spatial, 3. Théâtre économique international et investissement direct, 4. Innovation, NTIC et ressources humaines, 5. Environnement économique de l'entreprise et 6. Mise à niveau de l'entreprise.

Les ateliers sectoriels étudient et évaluent les avantages compétitifs et les besoins de chacun des cinq secteurs ciblés par le gouvernement : 1. Industries électriques et électroniques, 2. Industries pharmaceutiques, 3. Industries agroalimentaires, 4. Industries mécaniques et automobiles et 5. Pétrochimie et engrais. Les commissions se composent en moyenne de 45 participants tandis que les ateliers regroupent entre 16 et 31 participants.

Les ateliers sont donc plus propices à la discussion. Chaque commission comprend un modérateur issu de la société civile et deux rapporteurs systématiquement issus du Ministère des PPI et du Ministère de l'Industrie. Chaque commission et chaque atelier rend une synthèse de ses travaux à la fin des Assises qui forment un corpus de recommandations au gouvernement<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Jean-Claude Tarondeau, stratégie industrielle, Vuibert, Paris, 2001, p 26.

<sup>17</sup> Les politiques industrielles de l'Algérie contemporaine, le développement en faillite des relations entre Etat et appareil de production dans une économie en développement, CHIGNIER Antoine, Université Lyon 2, p 54.

La nécessité de l'insertion dans l'économie mondiale a fait que ces assises on eu lieu, a fin de dégager une nouvelle stratégie industrielle qui se veut le moyen permettant d'atteindre des objectifs qui feront l'objet du prochain titre, avec une rupture quasi-totale avec l'ancienne politique industrielle, cette nouvelle NSI va permettre au gouvernement Algérien d'aborder des volets et des axes qui méritent une grande réflexion. A cet effet, de son lancement en Mars 2007 à nos jours de grandes orientations et de nouvelles politiques industrielles inscrites dans le cadre de l'ouverture et de la mondialisation, cette NSI se base sur de politiques :

- La politique du redéploiement sectorielle, qui représente la dimension sectorielle de la stratégie ;
- La politique du déploiement spatial, qui représente la dimension spatiale de la stratégie;

## **2.2. Objectif de la nouvelle stratégie :**

La nouvelle stratégie industrielle dite de relance et de développement industriel s'est fixé comme objectif majeur de réunir les conditions permettant une intégration compétitive dans l'économie régionale et mondiale.

### **2.2.1. La durabilité et l'endogénéisation de la croissance industrielle :**

L'économie algérienne a connu un processus de désindustrialisation agressif déclenché dès le milieu des années 80, le secteur manufacturier ne représentait en 2008 que 5,2 % du PIB alors qu'il était de 15 % du PIB dans le milieu des années 80<sup>18</sup>. Cette désindustrialisation est imputée principalement au désengagement de l'Etat de l'investissement dans le secteur industriel après le choc pétrolier de 1986 et l'exposition brutale de l'industrie à la concurrence étrangère.

Cette NSI insiste sur le rôle moteur que les industries de transformation peuvent jouer dans la croissance de l'économie nationale. Elles sont considérées comme un vecteur du progrès technologique avec de fortes capacités d'intégration de l'économie entière.

### **2.2.2. L'intégration dans l'économie mondiale :**

L'économie algérienne est de plus en plus sous l'emprise des hydrocarbures, la rente pétrolière qui exerce un effet très important sur la croissance économique en raison de leur poids croissant dans le PIB, à laquelle s'ajoute la fragilité de l'économie aux chocs externes ne cesse de s'aggraver, les hydrocarbures représentent plus de 98 % des exportations.

Afin de se prémunir contre les bouleversements des marchés externes et de permettre une meilleure intégration dans l'économie mondiale, la NSI inscrit l'option d'une exploitation

---

<sup>18</sup> Smail Goumeziane, Le salut dans l'après pétrole, le quotidien El Watan du 07/04/2009.

optimale des avantages dont dispose l'Algérie, pour pouvoir s'insérer dans une économie mondiale en ayant une industrie compétitive.

### **2.3. Quelle est la place industrie automobile dans la stratégie industrielle ?**

Dans le cadre de la nouvelle stratégie industrielle initiée par le gouvernement en 2007<sup>19</sup>, un intérêt particulier a été accordé à la promotion de l'industrie automobile. Une filière qui restait à la traîne depuis toujours et qui n'a pas su s'imposer dans le paysage industriel national. Lors des assises nationales sur l'industrie deux recommandations ont été proposées :

#### **★ La première recommandation :**

Consiste à proposer au constructeur le site de la SNVI Rouïba, présentant les avantages suivants :

- La proximité d'un grand Port (Alger) ;
- La disponibilité de sources d'énergies (Gaz, électricité, eau) ;
- Les voies d'accès et de communication (Route, voies ferrées) ;
- La disponibilité d'une main d'œuvre qualifiée (Zone industrielle de Rouïba) ;
- La proximité de grands pôles universitaires (Alger, Boumerdès et Blida) ;

#### **★ La deuxième recommandation :**

En ce qui concerne les décisions nouvelles il pourrait être envisagé en matière de mesures incitatives :

- Favoriser au plan tarifaire et fiscal l'entrée des équipements ou toute autre bien ou services destinés à l'industrie automobile ;
- Accès au financement avec des taux réduits liés aux opérations de financement des activités de montage et d'assemblage des véhicules
- D'envisager la mise en place d'un différentiel entre le CKD et le véhicule importé comme produit fini pour la revente en l'état ;

En 2009 le ministère l'Industrie et de la Promotion des investissements proposait de créer «treize champions nationaux » implantés dans des secteurs, dans l'industrie automobile, la Société nationale des véhicules industriels (SNVI) jouerait ce rôle de fer de lance.

En plus de la volonté du gouvernement Algérien de développer une industrie automobile, ce dernier a mis en place des mesures encourageantes afin de mettre les investisseurs dans un climat de confiance ;

---

<sup>19</sup> Assises Nationales de l'Industrie, Recommandations des Commissions Transversales et Ateliers Sectoriels, Alger du 26 au 28 Février 2007.

- Protection des investissements : assure l'intangibilité des avantages acquis par la garantie de transfert des revenus et des capitaux ;
- Assurance des investissements sur le territoire national ;
- Les conflits sont soumis à l'arbitrage international.
- La possibilité de conventionnement avec l'Etat : le code des investissements prévoit également un régime de conventions qui permet de convenir des conditions spécifiques négociés entre un constructeur automobile et les pouvoirs publics algériens visant un investissement pour une industrie de montage. Les conventions entre l'Etat et le constructeur automobile portent sur le plan tarifaire, une protection douanière etc...

### **3. Le cas de l'Algérie est-il favorable pour une industrie automobile ?**

L'Algérie peut jouer un rôle important dans le développement de la rive sud de la méditerranée, non seulement par sa place stratégique mais aussi par ces richesses naturelles et la composante de sa société qui se compose à 75% de jeunes de moins de trente ans.

#### **3.1. Investissement dans le secteur automobile en Algérie :**

Le marché Algérien par son rang de deuxième des plus grands marchés d'automobile d'Afrique, les plus grands constructeurs automobiles du monde veulent s'y introduire et se positionner afin d'augmenter leurs parts de marché.

##### **3.1.1. Quelle est la forme adéquate de partenariat avec les constructeurs mondiaux ?**

Dans l'industrie automobile comme tous les autres secteurs, les modalités d'installation des entreprises multinationales dans des territoires étrangers sont multiples, mais ces modalités diffèrent d'un pays à un autre selon leurs réglementations, les Investissements Directs Etrangers (IDE) sont généralement attirés par les pays dont leurs réglementations leur donnent plus de libertés en matière d'investissement et de transfert des bénéfices, auxquelles s'ajoutent la souplesse des procédures administratives et toutes autres facilitations (Douane, fiscale, ...).

Dans le cas de l'Algérie, la loi sur les investissements exige sur les investisseurs étrangers désirant investir en Algérie de s'associer avec un investisseur Algérien, sous condition que ce dernier détient au moins 51% de l'investissement, dans ce cas les IDE sont les mieux adaptés à notre réglementation ; joint-venture pour l'industrie existante déjà le cas de la SNVI, et de partenariat pour les nouveaux projets cas de Volkswagen. Les IDE dans le cas Algérien donnent aux investisseurs étrangers de 10%<sup>20</sup> à 49 %.

---

<sup>20</sup> Enquête coordonnée sur l'investissement direct, Fonds monétaire international (FMI), Washington 2014.



Mais pour voir l'industrie automobile Algérienne se développer dans le future, les autorités Algériennes doivent revoir leurs négociations en terme de taux d'intégration local qui doit se voir à la hausse chaque année.

### **3.1.2. L'intégration dans les réseaux internationaux :**

L'intégration ne peut jamais être complète, y'aura toujours des importations dont on ne peut pas s'en passer, du matériel et composant ou encore d'équipement, c'est le problème que seule la sous-traitance peut y remédier, un problème qui était pour longtemps l'origine du non développement de l'industrie automobile Algérienne et continue d'handicaper les nouveaux constructeur récemment installés.

L'industrie automobile Algérienne n'est pas envisageable en dehors d'une insertion internationale et ne peut pas se développer sans l'intégration aux réseaux productifs des grands constructeurs. Pour que l'industrie automobile Algérienne se fasse une place dans la chaîne de valeur mondiale, elle doit en tirer profit des projets récents visant la conquête des marchés émergents grâce à des produits spécifiques et adaptés à ces derniers.

### **3.1.3. La possibilité de développer l'assemblage au sein du réseau international :**

Une autre forme d'installation de constructeurs automobile pourrait être à l'origine du développement d'une industrie automobile en Algérie, celle d'assemblage, possibilité d'installer des petite unités peu couteuses en matière d'investissement, et moins de risque pour les constructeurs automobile eux même, cette technique offre aussi la possibilité de choisir entre l'assemblage et le montage SKD CKD qui seront traités durant le troisième chapitre, deux inconvénients peuvent être soulignés ; Le premier est le taux d'intégration locale qui est limité par la valeur ajoutée lors du montage final (5 à 10%) ; Le deuxième c'est le transfert de technologie qui est très réduit.

## **3.2. Les atouts de l'Algérie en faveur d'une industrie automobile :**

L'Algérie dispose de plusieurs atouts lui permettant d'avoir plus d'attractivité pour les investissements directs étrangers dans l'industrie automobile ;

### **3.2.1. Coûts de main-d'œuvre :**

Un autre facteur à prendre en compte, Le niveau de salaires en Algérie est relativement faible et proche des salaires horaires pratiqués en Chine que les salaires dans pays européens,

même de l'est européen, la main d'œuvre chinoise parmi les moins chères du monde, était à l'origine de la délocalisation de plus grandes industries du monde pour s'installer en Chine.

### **3.2.2. Le dynamisme du marché algérien :**

L'Algérie c'est le deuxième marché en termes de consommation d'automobile derrière l'Afrique du Sud avec un volume des ventes de près de 280 000 véhicules en moyenne vendus durant la dernière décennie. Le parc national de l'automobile a totalisé 6 162 542 véhicules à fin décembre 2017 selon l'office national des statistiques. Ce parc est vieillissant avec plus de la moitié (57,66%) de plus de 20 ans et seulement 20,68% du parc qui a moins de cinq ans, un marché conséquent pour la pièce de rechange automobile<sup>21</sup>.

### **3.2.3. La proximité avec un grand pôle productif attire des IDE:**

L'Algérie par sa place stratégique, à l'instar des autres pays de l'Afrique du nord, bénéficie de l'avantage de la proximité avec le pôle européen. Les pays asiatiques souffrent d'un handicap majeur lié à la distance qui détermine un surcoût de transport et impose des délais de livraison incompatibles avec la gestion en flux tendus dans le processus de production. L'avantage relatif concernant le coût et la fiabilité de la main d'œuvre des PECO se réduit : la croissance des coûts salariaux en Europe de l'Est a été spectaculaire (10% par an). Ce du pôle de production important des pays du sud méditerranéen l'ensemble France-Espagne-Italie assemble annuellement plus de 7 millions de véhicules.

### **3.2.4. Présence d'une production de véhicules industriels intégrée :**

Le secteur du poids lourd est le seul à posséder des sites de production intégrés (70%) en Algérie (SNVI). Ces sites offrent une main-d'œuvre spécialisée dans l'industrie automobile et peut présenter un site pour une future implantation des constructeurs qui exigent une certaine maîtrise des processus productifs automobiles.

## **3.3. Les contraintes de développement d'une industrie automobile en l'Algérie :**

En dépit de tous les avantages que capitalise l'Algérie, elle reste toujours sans effets positifs sur le développement face à l'absence de volonté politique et aux lacunes institutionnelles ;

### **3.3.1. Le climat des affaires et l'instabilité institutionnelle :**

L'Algérie a le climat des affaires le moins attrayant pour les IDE par rapport aux pays concurrents, notamment les pays magrébins, cette situation est due à l'instabilité institutionnelle, et aux changements fréquents dans la réglementation, il suffit juste de voir que chaque loi de finance adoptée au début de l'année, est modifiée par une loi de finance complémentaire dans

---

<sup>21</sup> Statistique de l'Office National des Statistiques, <http://www.ons.dz>.

l'espace de moins de 6 mois, et la LFC 2009 est sûrement la plus qui a marqué les investissements.

### **3.3.2. Faible présence de sous-traitants automobile :**

L'Algérie souffre d'un manque énorme en matière de sous-traitance dans le secteur automobile, une activité qui représente jusqu'à 80% du prix du véhicule, mis à part une présence moyenne chez les unités de la SNVI. L'Algérie ne dispose pas d'un réseau de sous-traitants ce qui remet en cause le développement voir l'existence même d'une industrie automobile en Algérie<sup>22</sup>.

### **3.3.3. Dépendance aux prix d'hydrocarbures :**

Les hydrocarbures représentent plus de 97% des valeurs des exportations de l'Algérie et pas moins de 55% du budget de l'Etat, ce qui fait que l'économie algérienne est entièrement dépendante vis-à-vis les cours en bourse de ces hydrocarbures, et fragile aux chocs pétroliers.

### **3.3.4. La désintégration du tissu industriel algérien :**

Le plan d'ajustement structurel a impacté négativement le tissu industriel algérien, et aggravée par l'ouverture de l'économie algérienne. Les entreprises industrielles algériennes n'étaient pas en mesure d'affronter la concurrence étrangère, La modernisation des industries algériennes est une exigence pour augmenter leurs compétitivités, et voir la participation de l'industrie dans le PIB à la hausse.

## **Conclusion :**

Depuis l'indépendance, l'économie Algérienne était un véritable champ expérimental en termes de lois et règlements, plusieurs modifications ont eu lieu dans son système institutionnel économique. Cette instabilité institutionnelle et la non adaptation aux changements dans les conjonctures économiques mondiales, lui a coûté de rater plusieurs occasions de s'imposer comme une puissance économique.

L'Algérie dispose d'un potentiel de développement important, mais qui reste jusqu'à présent ignoré par tous les gouvernements qui se sont succédé, un potentiel ignoré certes mais qui existe toujours pour qu'il soit utilisé de manière objective afin de s'en sortir de la dépendance vis-à-vis des autres économies.

---

<sup>22</sup> Les sous-traitants du secteur de l'automobile, <https://maghrebemergent.info>, du 7 mars, 2018 consulté le 25/05/2019.

# ***Chapitre III***

***l'impact de la politique d'industrialisation sur le  
marché automobile Algérien***

**Section 01 : émergence d'une nouvelle industrie automobile Algérienne :**

Dans la politique de l'industrialisation du marché automobile Algérienne, plusieurs dizaines de dossiers ont été déposés auprès du ministère de l'industrie et des mines, pour avoir l'agrément de constructeurs automobiles dans le cadre du SKD & CKD avec des partenaires étrangers, (constructeurs automobiles). Le premier constructeur automobile qui se voit autorisé de s'installer en Algérie dans le cadre de la nouvelle stratégie d'industrialisation, c'est bien le groupe Français Renault en 2014, rejoint trois ans après par d'autres constructeurs tel que ; Hyundai, Volkswagen.

**1. Présentation de la nouvelle industrie automobile Algérienne :**

Il est vrai que l'industrie automobile en Algérie est de longue date, sa première apparition est venue avec la France coloniale, mais la nouvelle industrie automobile qu'on veut présenter dans ce chapitre est celle qui a été la conséquence de la nouvelle politique d'industrialisation du pays, après plusieurs offres internationales de plusieurs constructeurs de venir s'installer en Algérie, le choix s'est porté sur le groupe Renault avec la conclusion d'un accord entre le groupe Français et la SNVI en 2012.

**1.1. Présentation du projet de l'industrie automobile en Algérie :**

L'émergence de la nouvelle industrie automobile en Algérie a été envisagée sous le dispositif préférentiel SKD&CKD, qui est un dispositif qui facilite la mise en place et le développement d'une base industrielle dans diverses filières de production (électronique, électroménager et mécanique), par conséquent développer la production et la sous-traitance nationale. Tous les accords de partenariats effectués entre des investisseurs nationaux privés ou publics avec des constructeurs automobiles internationaux, stipulent qu'au départ les opérations de montages et d'assemblages doivent se faire avec un minimum d'un taux d'intégration de pas moins de 10%, un taux qui devrait se voir à la hausse graduellement dans le temps pour atteindre un taux d'intégration général de 40 % à l'horizon de 2020.

En incitant les opérateurs économiques qui activent dans l'industrie automobile à élever les niveaux du taux d'intégration dans leurs produits, ces derniers seront plus compétitifs sur le marché international pour d'éventuelles opérations d'exportations de création d'avantage de poste d'emplois au passage.

### **1.1.1. Définition des dispositifs SKD et CKD :**

Le SKD (Semi Knocked Down) et le CKD (Completely Knocked Down) désignent deux modes d'approvisionnement logistique d'usines d'assemblages d'équipements (automobile, engins, avions, matériel informatique, ...). Le CKD est plus complexe que le SKD qui est plus proche du produit fini.

#### **➤ Le dispositif SKD :**

SKD est l'acronyme de l'expression anglaise : *Semi knocked down*. Le SKD désigne un produit semi démonté c'est-à-dire composé principalement de sous-ensemble. C'est une technique qui consiste pour une entreprise à exporter des produits assemblés partiellement soit à ses licenciés-partenaires, soit à ses filiales industrielles. Le but est d'éviter des droits de douane élevés et conserver la valeur ajoutée technologique chez l'exportateur<sup>1</sup>.

#### **➤ Le dispositif CKD :**

CKD est l'acronyme de l'expression anglaise : *Completely Knocked Down*. L'expression représente une technique qui consiste à exporter des produits non assemblés, notamment pour éviter des droits de douanes élevés et conserver la valeur ajoutée technologique chez l'exportateur<sup>2</sup>. Le CKD c'est un produit complètement démonté sans qu'on ait besoin d'un processus industriel pour obtenir le produit fini à l'exception d'opérations simples : Vissage, rivetage, soudure, emboîtement, ...etc.

### **1.2. La base légale de la nouvelle industrie automobile en Algérie :**

L'accès à l'activité de montage et d'assemblage automobile est encadré par un cahier des charges établies par le ministère de l'industrie et des mines.

Le cahier des charges des constructeurs automobile est mis à jour en 2017, avec la publication dans le journal officiel de la république Algérienne N°68 9 Rabie El Aouel 1439 qui correspond au 28 novembre 2017. (Annexe N°05).

### **1.3. La forme juridique des constructeurs automobiles Algériens :**

L'installation des nouveaux constructeurs automobiles en Algériens n'est possible que s'ils concluent des partenariats avec des opérateurs économiques nationaux, du coup la majeure partie des usines de montage installées sur le territoire national sont sous forme de société par action

---

<sup>1</sup> [www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/ckd.html](http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/ckd.html).

<sup>2</sup> Ibid.

SPA, dont la partie nationale doit y avoir la majorité dans l'investissement (au moins 51%), et 49% pour le constructeur étranger.

## **2. Les nouveaux constructeurs installés en Algérie :**

A l'heure qui suit la déclaration de l'adoption officielle d'un cahier des charges qui va guider l'activité d'investissement dans l'industrie automobile en Algérie, des dizaines de dossiers commencent à atterrir au niveau du ministère de l'industrie et des mines, le premier investissement à avoir vu le jour est un partenariat entre le constructeur automobile Français Renault et le groupe Algérien SNVI en 2012, un projet qui a vu sa première voiture made in Alegria sortir des lignes de montage à Oued Tlilat à Oran en 2014. Arrivant au terme de 3 ans d'exclusivité exigé sur marché Algérien par le groupe Français, et en 2017 une dizaine (5+5) autres constructeurs ont fait leur entrée sur le marché, dans notre études on va s'intéressé que quatre d'entre eux, se sont ceux qui ont le plus d'influence sur le marché automobile Algérien à savoir : Renault Algérie Production (RAP SPA), Volkswagen, Hyundai et Kia.

### **2.1. RENAULT Algérie production (RAP Spa) :**

La SNVI et le Fonds national d'investissement (FNI) et le constructeur français Renault ont créé jeudi à Rouiba (Alger) la société Renault Algérie production, qui va fabriquer des voitures Renault à Oued Tlilat (Oran).

La création de la société intervient à la suite de la signature du pacte d'actionnaires en vue de la création d'une société de fabrication automobile à Oran (Oued Tlilat) qui a eu lieu le 19 décembre 2012 en présence des présidents de la République Algérien et Français.

Renault Algérie production RPA est détenue à hauteur de 34% par la SNVI et le FNI 17%, et à 49% pour le constructeur Français. Le volume annuel de production de l'usine commencera à 25 000 véhicules/an, pour être augmenté dans une deuxième phase à 75 000 véhicules/an<sup>3</sup>.

Date de création : 2014 ;

Cout du projet : 400 Millions £ ;

Effectifs : NC ;

Création d'emplois 2000 poste entre emplois directs et indirects ;

Lignes de production : 1 ;

Modèles produits : Logan, Sandero, Clio 4 ;

Superficie : 150 ha ;

---

<sup>3</sup> <https://www.liberte-algerie.com/actualite/creation-de-la-societe-renault-algerie-production-118988>.

### *Chapitre III : l'impact de la politique d'industrialisation sur le marché automobile Algérien*

---

Certifications : UTAC ISO 9001 ;

Adresse : Zone Industrielle d'Oued Tlelat BP151 31140 Oran Algérie.

**Tableau N° 02 : Evolution de l'activité de la RAP en volume.**

<b>Production (en unités)</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Logan	35 611	30 131	23 837
Sandero	6425	30 458	33 302
Autre	-	57	-

**Source : RPA.**

#### **2.2. Volkswagen :**

Le projet de partenariat entre Sovac et Volkswagen d'un montant de plus de 170 millions d'euros, est considéré comme le plus important projet engagé par ce constructeur automobile Allemand en Afrique. L'usine est implantée sur une superficie de 150 ha, compte produire 12.000 véhicules en 2017 puis 30.000 en 2018 avant d'atteindre, à long terme, les 100.000 unités/an. Devant générer pas moins de 1.800 emplois directs, cette usine produira des véhicules des marques Volkswagen (Golf et Caddy), Seat (Ibiza) et Skoda (Octavia). Le projet vise d'atteindre un taux d'intégration de 15% entre 2017 et 2019 et de 40% entre 2020 et 2022»<sup>4</sup>.

Date de création : 2017 ;

Cout du projet : 170 Millions £ ;

Effectifs : 800 employé ;

Lignes de production : 1 ;

Modèles produits : Golf, Caddy, Ibiza et Octavia.

Superficie : 150 ha ;

Adresse : Ghilizane, Algérie.

**Source :** <https://www.volkswagen.dz/fr/volkswagen/volkswagen.html>.

#### **2.3. Hyundai :**

L'usine basée à Tiaret, Tahkout Manufacturing Company (TMC), Pour un investissement total de 450 millions de dollars, l'usine aura une capacité de production annuelle de 100 000 unités, pour trois lignes de montage.

---

<sup>4</sup> <https://www.algerie-eco.com/2017/05/31/automobile-lusine-dassemblage-de-vehicules-volkswagen-de-relizane-entre-production/> consulté le 05/06/2019.



### ***Chapitre III : l'impact de la politique d'industrialisation sur le marché automobile Algérien***

---

Cela dit, durant la première année, l'entreprise produira 36 000 unités. Le taux d'intégration initial n'est pas précisé, mais celui-ci devrait atteindre 15% au bout de la 3<sup>e</sup> année d'exercice, avant de passer à 40% lors de la cinquième année. L'usine fabriquera dix modèles de la marque sud-coréenne : grand i10, i20, i30, i40, Accent RB, Veloster, Elantra, Tucson, Santa Fe et deux utilitaires légers H1 et H100.

L'usine, qui s'étale sur une superficie de 247 000 m<sup>2</sup>, comportera également une « piste d'essai aux normes internationales ». Au total, le projet créera 1100 postes d'emploi en 2016, dont 700 directs, selon le groupe Cima Motors.

Date de création : 2017 ;

Cout du projet : 450 Millions \$ ;

Effectifs : 700 employés ;

Création d'emplois 2000 poste entre emplois directs et indirects ;

Capacité de production : 100 000 unité/an ;

Lignes de production : 03 lignes de montage.

Modèles produits : grand i10, i20, i30, i40, Accent RB, Veloster, Elantra, Tucson, Santa Fe et deux utilitaires légers H1 et H100.

Superficie : 247 000 m<sup>2</sup> ;

Adresse : Zone Industrielle Tiaret Algérie.

**Source :** [www.hyundai-algerie.com](http://www.hyundai-algerie.com)

#### **2.4. KIA :**

Surnommée Gloviz, l'usine du Groupe Global Group Algérie a été officiellement inaugurée en septembre 2018. Et ce, après avoir entamé son activité au mois d'août dans sa première phase SKD avec une capacité de production de 50.000 unités avec quatre modèles. A savoir les Kia : Picanto, Rio, Sportage et le petit camion K2500.

Une première phase SKD qui devrait laisser place dès la fin de l'année 2019 à celle du Full CKD. Et dont les travaux de bâtiments viennent d'être lancés, (portant la surface totale de l'usine à 50 hectares). Aussi, cela permettra à l'usine Gloviz/Kia « de franchir une nouvelle étape en passant à 100.0000 unités. Ce qui ouvre a voie à l'exportation vers les pays de la région », selon le constructeur<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> <https://www.elwatan.com/pages-hebdo/auto/inauguration-de-lusine-kia-a-batna-27-09-2018>.

### ***Chapitre III : l'impact de la politique d'industrialisation sur le marché automobile Algérien***

---

Date de création : 2018 ;

Cout du projet : 400 Millions £ ;

Effectifs : 2000;

Création d'emplois 5000 Visé au moyen terme ;

Lignes de production : 1 ;

Objectif : un taux d'intégration de 40% ;

Modèles : Picanto, Rio, Sportage et le petit camion K2500.

Superficie : 50 ha ;

Adresse : Commune de Djerma, dans la wilaya de Batna Algérie.

**Source :** [www.globalgroup-dz.com](http://www.globalgroup-dz.com)

#### **Conclusion :**

La nouvelle industrie automobile Algérienne a comme premier objectif de satisfaire le marché automobile national et de réduire la facture d'importation, comme premier pas vers l'industrialisation du marché automobile Algérien, la création de plus d'une dizaine d'usines de montage et d'assemblage à travers le territoire national est une très bonne initiative pour le développement du secteur.

Les nouveaux constructeurs ont eu toutes les facilitations possibles de la part du gouvernement Algérien à travers le ministère de l'industrie et des mines, une institution qui a voué un intérêt démesuré pour l'industrie automobile.

Mis à part l'usine de Renault Algérie Production RPA installée à Oran, qui est une entreprise étatique sous forme de SPA, tous les autres constructeurs sont privés, se sont les mêmes concessionnaires qui avaient l'exclusivité sur des marques automobiles qui ont obtenu des agréments pour l'assemblage de ces mêmes marques au niveau national, et de ce qui est du dispositif appliqué, seul la RAP qui travaille avec le CKD, qui permet plus d'intervention de la main d'œuvre nationale, par conséquent un taux d'intégration plus élevé, pour les autres constructeurs, ils ont optés pour le système SKD comme première, pour leur permettre de récupérer leurs parts de marché du temps des importations, car seul le SKD permet de couvrir un marché si important, vu que l'assemblage nécessite peu de temps comparé au CKD.

**Section 02 : Les entreprises Algériennes dans les réseaux internationaux de la production d'automobile :**

Dans cette section, nous allons présenter la méthodologie suivie puis les résultats de notre investigation sur le terrain, qui a pour but de faire le point sur l'activité des nouveaux constructeurs automobiles Algériens, les difficultés auxquelles ils font face, l'environnement dont lequel ils évoluent et les perspectives de leurs insertions dans le processus de l'intégration dans les réseaux internationaux de production.

**1. Méthodologie et conditions de déroulement de l'enquête :**

Cette partie a pour objet la présentation de la démarche suivie lors de notre investigation de terrain. D'abord nous commencerons, par l'objet de l'enquête puis, le choix du type de l'enquête et la méthodologie suivie durant l'enquête, tout en mettant l'accent sur trois points essentiels, à savoir : la sélection de l'échantillon, l'élaboration du questionnaire et les techniques utilisées pour recueillir les données, pour finir, nous présenterons les difficultés rencontrées lors de notre investigation.

**1.1. L'objet de l'enquête :**

Pour mieux comprendre la nature et appréhender l'activité des entreprises qui opèrent dans l'assemblage et le montage automobile en Algérie, nous avons opté de nous rapprocher de celles-ci via un questionnaire destiné aux concessionnaires commercialisant leurs produits, et s'intéressé aux variations de leurs activités en valeurs et en volume. En dépit de nombreuses mesures et dispositifs mis en place par les pouvoirs publics ces dernières années, les entreprises se trouvent réticentes quant à leur intégration dans la chaîne de valeur mondiale de l'automobile.

**1.2. Le choix du type de l'enquête :**

Nous avons opté dans notre étude sur le terrain, pour un recueil d'information en touchant directement les entreprises intéressées par la production et la commercialisation des véhicules assemblés en Algérie. Vu l'inaccessibilité des contacteurs, nous nous sommes résignés à adresser un questionnaire à leurs représentants respectifs à savoir les concessionnaires.

Mais également, dans le but d'avoir un travail plus complet nous avons opté pour l'analyse des données de la DGD (direction générale des Douanes) collectées par le biais d'un entretien face à face avec le directeur d'études chargé de l'organisation des services.

### **1.3. Sélection de l'échantillon :**

Au début de cette investigation, la sélection de l'échantillon devait se porter sur la totalité des opérateurs du secteur automobile, mais notre choix s'est porté au final que sur les quatre (04) premiers installés sur le marché Algérien, à savoir Renault Algérie Production Spa (RAP), Hyundai, Kia et Volkswagen. Nous avons sollicité deux sources d'information, en l'occurrence les concessionnaires qui commercialisent les produits de ces marques, avec lesquels nous avons réalisé des entretiens face à face muni de notre questionnaire.

### **1.4. La taille de l'échantillon :**

Vue la nature de notre enquête, la taille de l'échantillon est réduite aux concessionnaires qui commercialisent les 04 marques suscitées, car nous estimant que sont les seules marques qui travaillent avec les systèmes SKD & CKD.

### **1.5. Elaboration du questionnaire :**

Afin de répondre au mieux à notre problématique, nous avons élaboré un questionnaire comprenant les axes suivants :

1. Présentation générale des entreprises ;
2. Analyse de l'environnement des entreprises ;
3. Analyse du marché automobile national.

### **1.6. Techniques utilisées :**

Pour traiter les données collectées, nous avons recouru à une analyse manuelle à cause du volume réduit des informations à analyser. Cependant nous avons eu recours à Windows Excel pour la réalisation des graphes.

### **1.7. Difficultés rencontrées lors de l'investigation :**

La première difficulté rencontrée a été au début, lors de l'identification des entreprises à enquêter, le défi c'était de choisir celles parmi les constructeurs qui assurent l'assemblage et le montage automobile sous les systèmes (CKD & SKD), et les concessionnaires qui commercialisent les produits made in Algeria, la plupart ont cessés leurs activités juste après l'attribution des licences d'importation et par la suite l'interdiction des importations en 2016.

La seconde difficulté réside dans la localisation des différents constructeurs, qui sont éparpillés sur l'Est et l'Ouest de l'Algérie, ce qui rend leurs visites quasiment impossible,

Autre remarque à signaler, c'est qu'y a des entreprises qui préfèrent ne pas dévoiler des informations de leurs activités, et l'administration des douanes qui nous a donné des informations limitées sous prétexte de confidentialité.

## **2. Présentation et interprétation des résultats de la recherche :**

Dans cette partie on va procéder à la présentation et l'analyse des résultats de l'enquête menée, d'abord c'est es résultat de la première enquête menée au niveau des concessionnaire de Béjaïa qui commercialisent les véhicules, puis celle menée auprès de la direction générale des douanes, qui est sous forme d'études sur l'activité des importations des véhicules en Algérie.

### **2.1. Présentation générale des entreprises :**

Les entreprises sur lesquelles s'appuie notre enquête sont deux types différents, mais complémentaires, à savoir les constructeurs automobiles et concessionnaires, pour les constructeurs automobiles l'enquête n'était pas possible vu leurs localisation trop éloignées, et pour compensé le manque d'information nous avons opté pour la direction générale des douanes qui nous ont

#### **2.1.1. Les constructeurs automobiles :**

Les constructeurs automobiles ciblés dans notre enquête se limitent aux 04 entreprises qui ont comme activité principale le montage et l'assemblage des véhicules dans le cadre des dispositifs SKD & CKD, et elles ont déjà fait l'objet d'une présentation détaillées durant la première section du chapitre. Pour la collecte d'informations concernant leurs activités nous avons opté pour la direction générale des douanes, dont on a fait une demande des statistiques sur l'activité des constructeurs automobiles ciblés adressé au directeur général des douanes, pour finalement réaliser un entretien avec les le directeur d'études chargé de l'organisation et de la modernisation des services.

#### **2.1.2. Les concessionnaires automobiles :**

Au niveau de la commercialisation des produits made in Algeria, notre enquête s'est portée sur les concessionnaires qui commercialisent les véhicules des 04 constructeurs automobiles à savoir ; Renault, Hyundai, Kia et Volkswagen. Les entreprises en question sont des concessionnaires qui sont agréés par les constructeurs automobile en question pour la commercialisation de leurs produit ainsi que le service après vente.

Le tableau suivant illustre de manière fidele la présentation ainsi les caractéristiques des concessionnaire en question :

**Tableau N° 03 : Informations sur les concessionnaires enquêtés et leurs activités.**

Entreprise	TIZIRI MOTORS	VOLK AUTO	CIMA MOTORS	ALVIDEC
Marque représentée	Renault	Volkswagen	Hyundai	KIA
Date de création	2012	2014	2016	08/07/2018
Statut juridique	SARL	SARL	SARL	SARL
Nombre d'unité	02	ND	25	04
Taille de l'entreprise	PME	Petite	Grande	PME
Activité secondaire	Non	Oui	Non	Oui
Service après vente	Oui	Oui	Oui	Oui
Vente des produit pour le compte de :	Constructeur	L'entreprise et le constructeur	Constructeur	Constructeur
Délais de livraison	Selon modèle	Court	Cout	Cout/Moyen

**Source :** Réalisé d'après les résultats de l'enquête.

En analysant les données collectées auprès les concessionnaires, on constate que ces entreprises font la commercialisation des véhicule mais pour le compte des constructeurs, ce qui relève de la distribution sauf dans le cas de VOLK AUTO qui fait la distribution et la commercialisation en même temps, les concessionnaires privilégient la distribution des véhicules pour le compte des constructeur que de les commercialisés pour leur propres compte, ce constat expliqué par la majorité des concessionnaires (3/4) par vouloir transférer toutes charges liées à la non-conformité des produits assemblés en Algérie pour le compte des constructeurs et d'éviter les situation de pleine stock comme dans le cas du boycotté du véhicule made in Algeria.

Les des délais de livraison sont relativement bons, la majorité des concessionnaires assurent la disponibilité des véhicules à court terme estimé à moins de 30 jours, sauf dans le cas du modèle SANDERO de Renault et du KIA 2500 dont les délais peuvent aller jusqu'à 3 mois.

### **2.1.3. Environnement des entreprises :**

Pour ce qui est de l'environnement dans lequel les entreprises évoluent, nous avons opté pour une analyse sous forme de points que chacune toute à un aspect bien précis :

➤ **Les facteurs qui influence le plus le marché automobile Algérien :** plusieurs variables impactent le marché de l'automobile, soit du coté prix et volume des vente qui sont

deux éléments très liés l'un à l'autre tel que ; l'augmentation des prix diminue le volume des ventes, et l'augmentation du volume des véhicules produits incombe sur le prix qui va se voir à la baisse, et d'après les concessionnaires les facteurs les plus déterminants sont la dépréciation de la monnaie nationale et l'instauration des quotas.

➤ **La production nationale :** le volume des véhicules produits localement peut couvrir le marché national, vu que le volume des ventes est nettement réduit ces dernières années, mais pour assurer une demande telle qu'elle durant les années 2012/2013 les constructeurs doivent augmenter la capacité de leurs chaînes de montage recommandent les concessionnaires.

➤ **Conformité des véhicules Algériens :** La totalité des concessionnaires, affirment lors des entretiens que le véhicule made in Algeria répond aux normes exigées par l'Etat Algérien, et que les constructeurs ont tous respecté leurs cahiers des charges.

➤ **Atteindre 500 mille de production nationale :** Avec les rythmes de productions actuels des constructeurs, l'ambition du gouvernement d'atteindre 500 000 unités à l'horizon de 2020 n'est pas envisageable, faute du taux d'utilisation des chaînes de montage, qui n'a pas encore atteint les 50 %.

### **3. Analyse du marché automobile national :**

Dans cette partie on va procéder à la présentation et l'analyse des résultats de l'enquête menée, d'abord c'est le résultat de la première enquête menée au niveau des concessionnaires de Béjaïa qui commercialisent les véhicules, puis celle menée auprès de la direction générale des douanes, qui est sous forme d'études sur l'activité des importations des véhicules en Algérie.

#### **3.1. L'analyse des résultats de l'enquête faite auprès des concessionnaires :**

L'étude de l'activité des concessionnaires en question, est axée sur la variation des prix de vente et leurs volumes des véhicules autorisés à l'assemblage pour les constructeurs, tel que chaque concessionnaire est autorisé au montage ou l'assemblage d'une liste très réduite de véhicules de la marque qui représente.

##### **3.1.1. Les types d'automobile fabriquée par les constructeurs :**

Pour les types de modèles assemblés par les 04 constructeurs, on constate une dominance des véhicules particuliers avec plus de 87 % des modèles assemblés, la part des véhicules utilitaires est très réduite, elle représente 13% seulement de toutes les gammes en question.

Cette dominance des véhicules utilitaires est irrationnelle, pour un pays qui souffre des taux élevés du chômage, du moment qu'on constate que la livraison des véhicules est immédiate pour la totalité des véhicules touristiques, alors que pour les véhicules utilitaires sont d'ordre de 3

### *Chapitre III : l'impact de la politique d'industrialisation sur le marché automobile Algérien*

mois pour le K2500 et le H1, et non disponible pour le H100. Chose qui s'explique par la concentration des constructeurs sur les véhicules touristique, pour avoir plus de part de marché d'un côté, et pour la marge bénéficiaire qui est plus importante dans le cas des véhicule touristiques d'autre part nous confie un des concessionnaire interviewé, les frais logistique des véhicules utilitaires également sont plus importants que dans les véhicules touristiques.

Le tableau suivant illustre les la répartition des modèles autorisé pour les constructeurs dans le cadre du dispositif SKD &CKD.

**Tableau N° 04 : Nature des véhicules assemblés par les constructeurs.**

	<b>Véhicule Particulier</b>	<b>Véhicule utilitaire</b>
<b>REANAU</b>	Logan, Sandero, Clio 4	
<b>HYUNDAI</b>	grand i10, i20, i30, i40, Accent RB, Veloster, Elantra, Tucson, Santa Fe	H1 et H100
<b>KIA</b>	Picanto, Rio, Sportage	K2500
<b>VOLSWAGEN</b>	Golf, Caddy, Ibiza et Octavia	
<b>Pourcentage</b>	<b>86.35</b>	<b>13.65</b>
<b>Délais de livraison</b>	<b>Immédiat</b>	<b>3 mois et plus</b>

**Source :** Réalisé d'après les résultats de l'enquête.

#### **3.1.2. Evolution des prix des véhicules des 04 marques :**

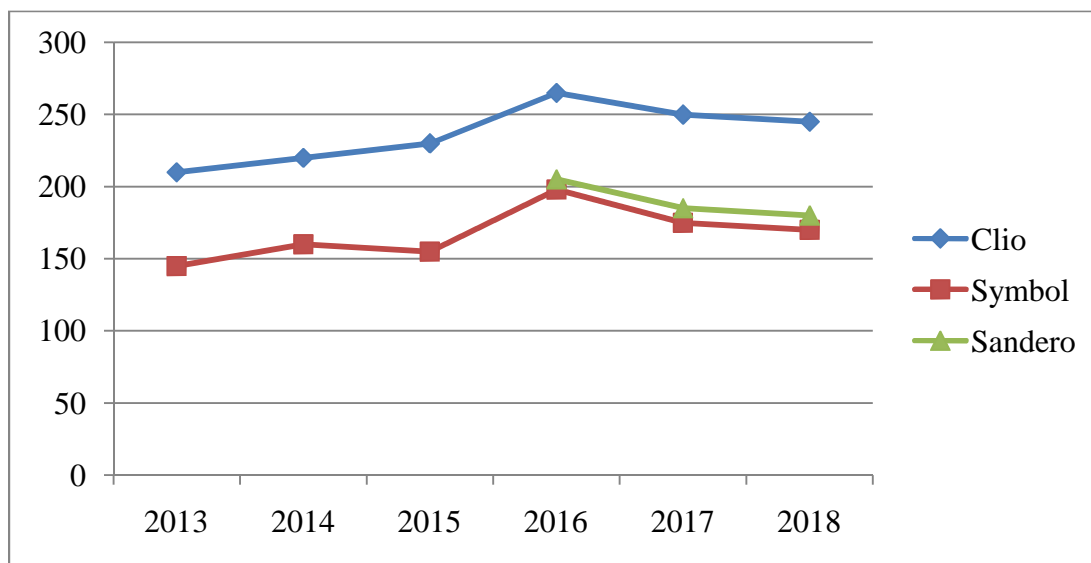
L'activité des concessionnaires, qui est la distribution et la commercialisation ainsi que le service après vente a été perturbé depuis par plusieurs facteurs depuis 2014, ce qui a conduit a des variations, des fois spectaculaires dans les prix des véhicules, et dans ce qui suit on va tenter de présenté l'évolution des prix des véhicule les plus vendus auprès les concessionnaire ciblés, et pour une meilleur présentation des évolutions dans le prix des véhicule, on a opté pour la présentation des données sous forme de graphes qui illustre le changement des prix de chaque véhicule pour chaque concessionnaire.

##### **➤ Renault Algérie Production (RAP) :**

Pour la marque Renault, l'étude est faite uniquement sur trois modèles qui sont autorisés au montage en CKD sur son cite à Oued Tlilat à Oran.



**Figure N° 06 : Evolution des prix des véhicules de marque Renault.**



**Source :** Réalisé à partir des données du concessionnaire.

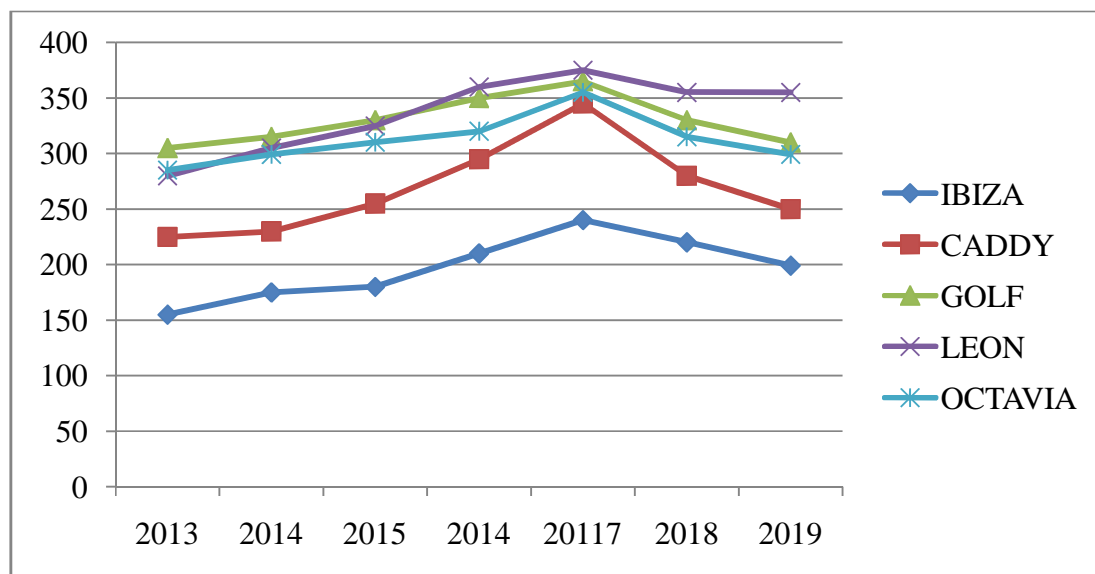
**\*Unité millions DZA**

Pour la marque Renault, l'étude est faite uniquement sur trois modèles qu'elle autorisée au montage dans le cadre du dispositif CKD sur son site à Oued Tilat à Oran.

➤ **Volkswagen :**

Les cas du groupe SOVAC est différent des autre constructeurs, il est agrée de sorte qu'il représente différentes constructeurs Allemands tout comme à l'époque où il était concessionnaire, il a gardé les même marque à savoir : Volkswagen, Seat et Audi.

**Figure N° 07 : Evolution des prix des véhicules du groupe SOVAC.**

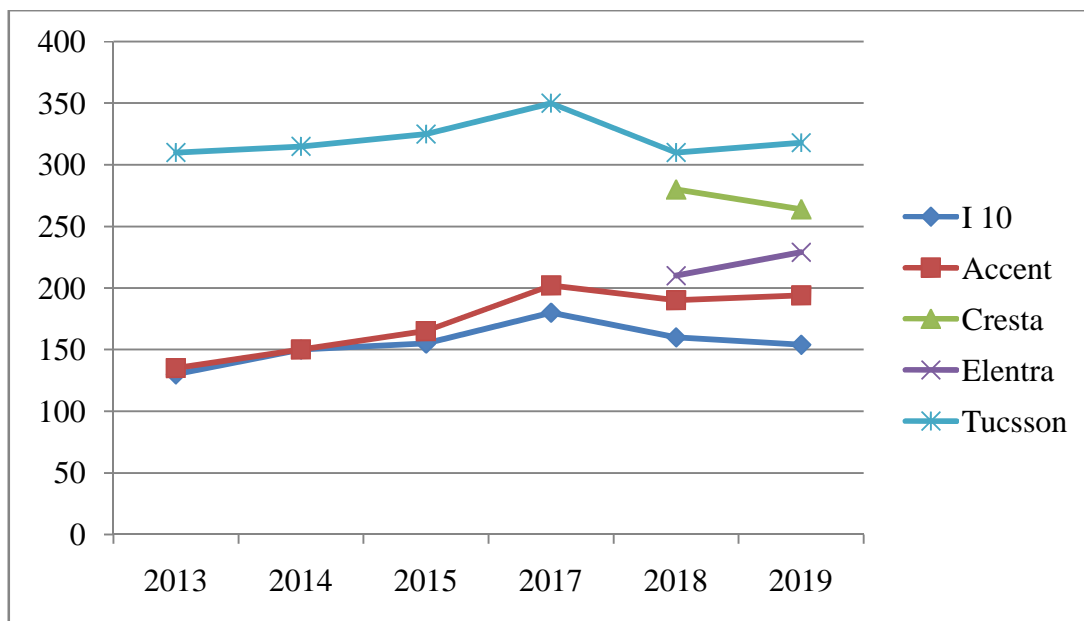


**Source :** Réalisé à partir des données du concessionnaire.

**\*Unité millions DZA**

➤ **Hyundai Motors Algérie :**

Figure N° 08 : Evolution des prix des véhicules de marque.



Source : Réalisé à partir des données du concessionnaire. \*Unité millions DZA

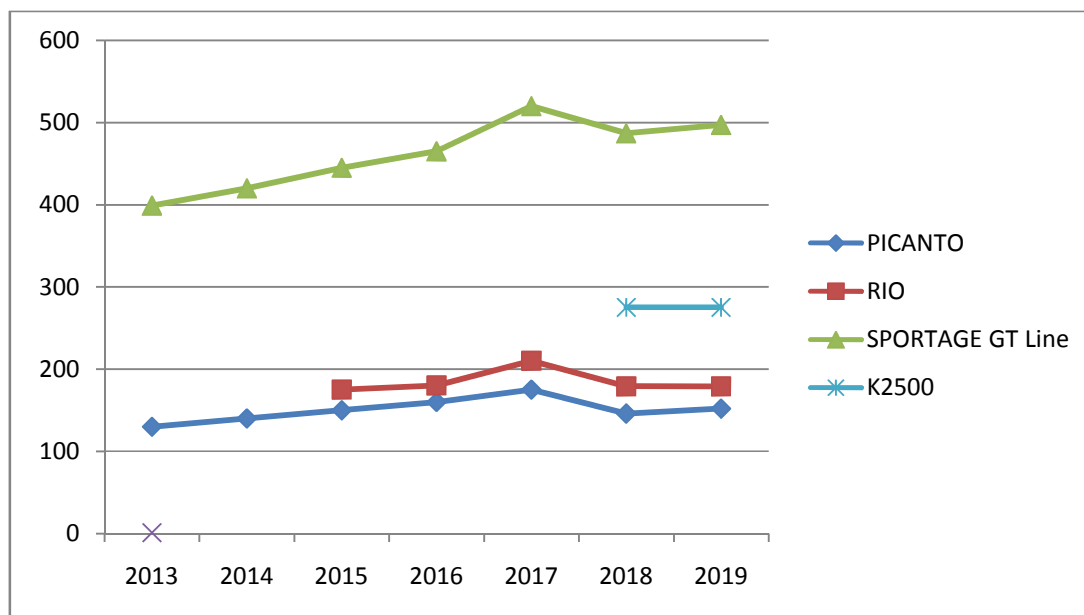
A noter que pendant près de vingt ans, et jusqu'en 2016, CEVITAL a distribué en Algérie la marque sud-coréenne Hyundai. Une source de revenu importante pour le groupe.

À partir de 2016, le gouvernement algérien a limité cette activité à travers une politique de quotas d'importation, puis a purement et simplement suspendu l'octroi de licences d'importation en 2018, afin notamment de favoriser l'assemblage de voitures sur place, avant d'octroyer l'agrément au groupe Tahkout qui n'avait aucune expérience dans le domaine automobile, et d'ignorer complètement les négociations du groupe CEVITAL qui avait fait des avancées très importantes dans ces négociations d'installation d'une usine de fabrication de véhicule de la marque avec des taux d'intégration plus importants qui peuvent atteindre les 70 %.

➤ **KIA Motors Algérie :**

Le graphique suivant présente la variation des prix des véhicules de la marque Sud Coréenne KIA, qui a une gamme très riche et ces produits sont fortement appréciés par les ménages Algériens, avec un nouveau produit le KIA 2500 qui vient remplacer le KIA 2700 qui a fait un succès durant la dernière décennie.

Figure N° 09 : Evolution des prix des véhicules de marque.



Source : Réalisé à partir des données du concessionnaire.

\*Unité millions DZA

#### Interprétation des graphes :

En regardant les graphes d'évolution des prix des véhicules des 4 marques, on constate qu'elles suivent la même trajectoire, d'ont les prix augmentent sans cesse depuis le début de 2014, chose qui s'explique avec la chute des prix du baril du pétrole, en raison de la nature de l'économie Algérienne qui est mono-exportatrice, ce qui influence directement la valeur du Dinar Algérien, par la suite les prix des véhicules importés, une situation qui a duré dans le temps et qui a impacter d'avantage les prix des véhicule, une chose tout à fait rationnelle dans le cas des trois marque qui n'ont commencer leurs activité qu'en 2017, mais dans le cas de Renault qui a commencer son activité en 2014, elle est censé réduire les coûts de revient des véhicules qui on fait l'objet de montage par conséquent réduire les prix de vente, mais c'est tout à fait le contraire on a assisté à des augmentation dramatique qui par fois sont de l'ordre de 30 à 40 %, la raisons de ces augmentation est du aux condition exigées par le groupe Français d'avoir le monopole du marché du montage de véhicule en Algérie pour 3ans, la limitation des quotas des autre marques et enfin l'interdiction définitive d'importation des véhicules particuliers à partir de 2018.

Plusieurs autres usines de montage ont été inaugurées à partir de 2017, et le gouvernement a fait tout ce qui est possible pour réduire la facture d'importation des véhicules tout en gardant le véhicule accessible au ménage Algériens, chose qui est contradictoire en

regardant les mesures prises en termes de limitation des quotas pour réduire la facture d'importation d'un côté et de vouloir réduire les prix des véhicules de l'autre, en plus de la cherté des véhicules, le monopole accordé pour la Renault Algérie Production durant les 3 années, auxquels s'ajoute le volume des chaînes de montage de Renault qui sont d'ordre de 25000 unités/an a fait que la livraison d'une voiture Renault peut prendre jusqu'à 6 mois.

Nous savons que le gouvernement a baissé les droits et taxes liés à l'importation des kits destinés au montage et assemblage des véhicules, mais les prix n'ont pas changé favorablement, la seule mesure qui avait fait réduire les prix s'était la décision du gouvernement d'exonérer les véhicules assemblés sur le territoire national et ce à partir de 2017.

Les mesures prises par le gouvernement depuis 2014 par l'implantation des usines de montage et d'assemblage de véhicules, la réduction du volume des importations des véhicules, a fini par réduire la facture d'importation qui pèse lourd sur les réserves de change Algériens d'où la confirmation de la deuxième hypothèse, qui stipule qu'avec la chute des prix de pétrole, l'importation des véhicules impacte négativement les réserves de changes Algériennes d'où la nécessité de substituer aux importations par une industrie locale, par conséquent la valeur des importations ont passées d'une somme de plus de 7.5 milliard de USD en 2013 à seulement moins de 2 milliards USD en 2018 soit une réduction de plus de 75 %.

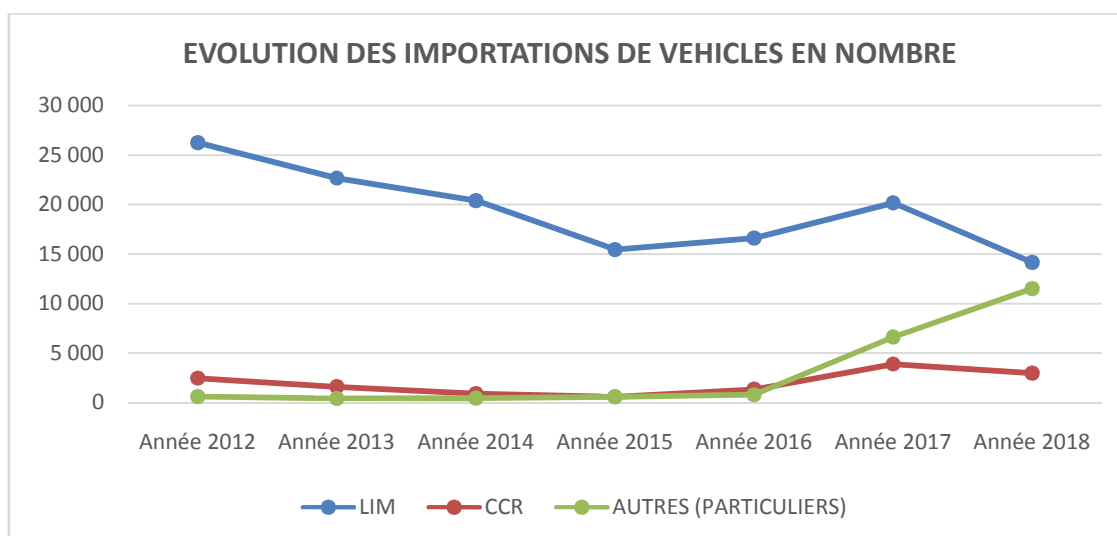
### **3.2. Evolution des importations des véhicules :**

Pour voir ce qui en est d'évolution des importations de véhicule comme produit fini, en volume et en valeur, la direction générale des douanes est la mieux placée pour fournir des informations authentiques et crédibles, les informations communiquées concernent toutes les opérations d'importations des véhicules soit par les particuliers, soit par les commerçants, et ce de 2012 à 2018, nous les avons traitées à l'aide du logiciel Windows Excel, les résultats sont illustrés dans les graphes suivants :

#### **3.2.1. Importation par les particuliers :**

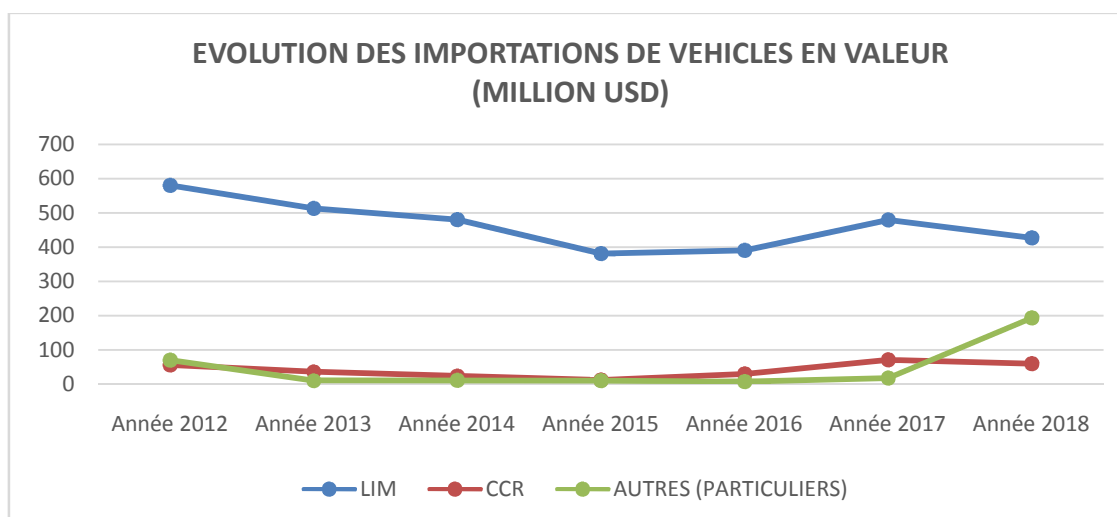
L'importation des véhicules ne se limite pas au cadre commercial, représenté par les concessionnaires automobiles, les particuliers aussi ont le droit d'importer leur propre véhicule, ces particuliers peuvent être des citoyens simples, des Algériens résidents ou qui travaillent à l'étranger et au moment de changement de leur résidence (CCR) ils ont le droit d'importer 2 véhicules sans avoir à payer les droits et taxes, le troisième cas c'est dans le cadre de la licence des Moudjahidines (LM).

**Figure N° 10 : Evolution des importations de véhicules en nombre.**



**Source :** Réalisé à parti des données de la DGD.

**Figure N° 11 : Evolution des importations de véhicules en valeur.**



**Source :** Réalisé à parti des données de la DGD.

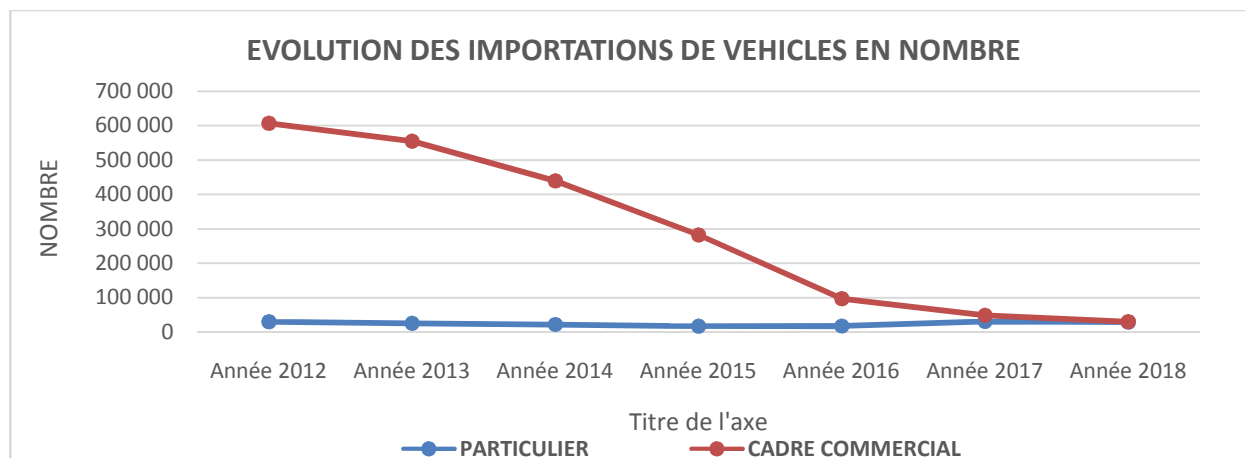
Les importations des véhicules par les particuliers ont connues une baisse continue et ce là depuis 2012, en raison de la disponibilité de gammes très variées de véhicules chez les concessionnaire et la nature des véhicules importés généralement par les particuliers qui sont de hautes gammes disponible encore dans les stocks chez les concessionnaires jusqu'au 2016/2017 où les importation comment à reprendre de l'ampleurs.

### **3.3. Evolution des importations des véhicules dans le cadre commercial :**

Pour ce qui est des importations des véhicules dans le cadre commercial, leurs évolutions sont illustrées dans les deux figures suivantes respectivement en nombre et en valeur.

### 3.3.1. Evolution des importations de véhicules en nombre :

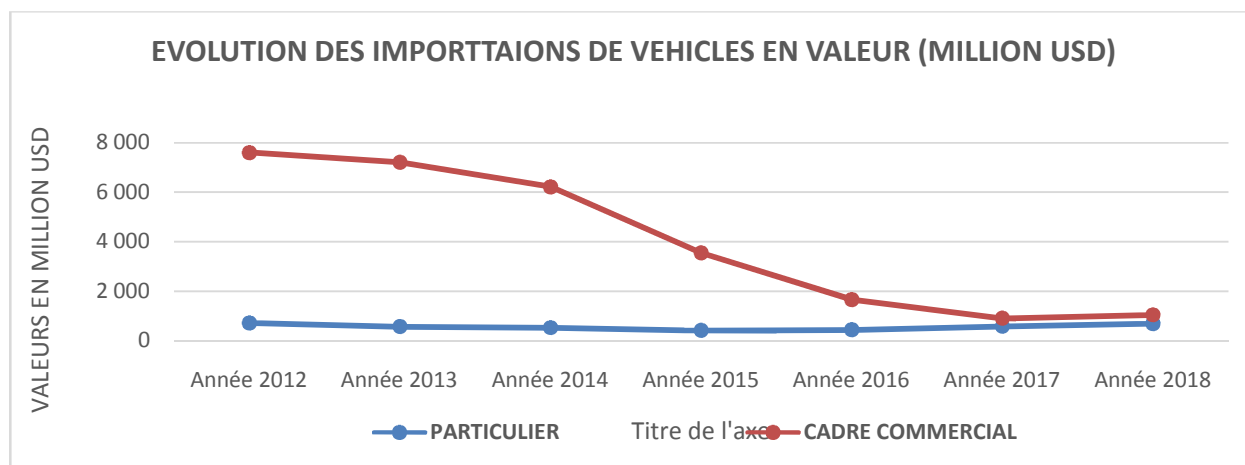
Figure N° 12 : Evolution des importations de véhicules en nombre.



Source : Réalisé à parti des données de la DGD.

### 3.3.2. Evolution des importations de véhicules en valeur :

Figure N° 13 : Evolution des importations de véhicules en valeur.



Source : Réalisé à parti des données de la DGD.

### 3.3.3. Analyse des résultats de l'étude :

L'étude menée auprès la direction générale des douanes (DGD), sur l'évolution des importations des véhicules dans le cadre commercial montre qu'après les années 2012 et 2013 là où les importations ont enregistré un pic de plus de 500 000 tous véhicules confondus, et une facture qui s'élève a plus de 7.5 Milliard USD, les volume des importation ont connues une baisse de plus en plus importante, et ce depuis 2014 avec la chute des prix du pétrole et la mise en place par le gouvernement des politique visant à réduire et par la suite éliminer carrément les opérations d'importation de véhicules comme produit fini en 2018.

Toutes ces politiques de restriction et d'interdiction, sont faites pour l'unique raison de laisser la place aux nombreux investisseurs dans le secteur automobile pour prendre le relais, en assurant la demande nationale avec les dispositifs SKD et CKD en attendant une vraie industrie qui donne plus de place à l'intégration nationale pour enfin viser des marchés internationaux.

### **3.4. L'intégration locale et le transfert de technologie :**

Le ministère de l'industrie et des mines déclaré que ; les opérateurs exerçant les activités de montage de véhicules en Algérie, répartis entre véhicules légers et lourds, disposent de 24 mois pour atteindre un taux d'intégration de 40% et de réduire la facture d'importation des CKD/SKD destinés à l'assemblage de véhicules. La facture devra être réduite au cours des prochaines années, en s'appuyant sur l'intégration locale et que les usines de montage de véhicules devaient atteindre 10% d'intégration d'ici un an, comme convenu dans le cahier des charges<sup>6</sup>, pour atteindre les 40 % durant les deux prochaines années, ce qui réduira le coût des importations, répondra aux besoins du marché intérieur et ouvrira la porte au marché de la sous-traitance dans l'industrie automobile.

La plupart des pays qui se sont lancés dans le montage de véhicules avaient mis entre 20 et 25 ans pour atteindre un pourcentage d'intégration supérieur à 50%, le Maroc en est un meilleur exemple. Toutefois, en absence d'un tissu de sous-traitance important dans le secteur de l'industrie automobile, il sera difficile d'atteindre l'objectif de 40% de taux d'intégration locale en l'espace de deux ans, de là on peut confirmer l'hypothèse 03 qui stipule que les constructeurs non seulement n'ont pas satisfaits leurs cahiers des charges, mais pire encore ils ont fait du véhicule un produit difficilement accessible.

Pour ce qui est du transfert technologique, il est en premier lieu lié au taux d'intégration locale dans l'industrie automobile, d'où on ne peut pas parler de transfert de technologie au dessous d'un seuil minimal des 40 % visés par le ministère de l'industrie et des mines.

Malgré le nombre important de constructeurs automobiles qui se sont bousculés pour intégrer le marché algérien, force est d'admettre que le taux d'intégration locale reste dérisoire et la fameuse promesse de voir les prix des véhicules baisser n'a pas été respectée. C'est tout le contraire, les prix des véhicules ont quasiment triplé ces cinq dernières années.

---

<sup>6</sup> <https://www.algerie-eco.com/2019/01/09/industrie-automobile-les-operateurs-ont-24-mois-pour-atteindre-un-taux-dintegration-de-40/>.

### **3.5. Impact de campagne la KHELLIHA TSADI sur la vente des véhicules :**

La campagne de boycott des voitures montées en Algérie et dont le prix exorbitant provoque la colère des Algériens continue de faire fureur. Lancée sur les réseaux sociaux (Facebook), celle-ci a été baptisée ‘‘ Khaliha Tassda’’<sup>7</sup>. Les prix des voitures sorties des chaînes de montage en Algérie sont plus chers que celles importées. À son sens, cela est symptomatique de cette anarchie née de l'incapacité de l'État à imposer un contrôle.

Recommandé par un des concessionnaires, ce dernier affirme que la campagne initiée par des internautes sur les réseaux sociaux en 2017, suivie par la société civile, a fait des dégâts considérables pendant presque 2 ans, la totalité des concessionnaires ont vu leur volume de vente prendre une chute libre ce qui conduit à des parcs saturés au niveau des constructeurs.

### **Conclusion**

La présence des usines de montage et d'assemblage d'automobile en Algérie, constitue une opportunité à prendre très au sérieux pour en faire une entrer dans la production automobile mondiale, toutefois, la production de ces usines ne doit pas se limiter à la satisfaction du marché local, certes le marché national est très important mais non suffisant pour le développement d'une industrie automobile compétitive.

Jusqu'à là les constructeurs automobile on su respecter leurs cahiers des charges, ce qui nous amène à confirmer la troisième hypothèse. Appelés à réaliser plus d'intégration locale dans leurs productions, les constructeurs doivent développer un réseau de sous traitants nationaux et internationaux qui va leur permettre de présenter des produits plus compétitifs.

Egalement le développement d'une industrie automobile qui se veut une place à l'international exige l'existence d'une base importante à la fois des sous-traitants et des équipementiers, ces derniers sont extrêmement exigeant en termes de condition d'investissement chose que l'environnement économique et juridique ne permet pas à l'heure actuelle, chose que les autorités Algériennes doivent comprendre en libérant d'avantage les investissements directs étrangers IDE.

### **Section 03 : Quelle future pour l'industrie et le marché automobile en Algérie ?**

L'industrie automobile en Algérie par l'importance de son marché, suscite la convoitise de nombreux investisseurs internationaux, mais vu la loi sur les investissements étrangers en Algérie, ces derniers ne peuvent intervenir sans être partenaire avec un investisseur national. Pour

---

<sup>7</sup> <https://www.algerie360.com/boycott-voitures-made-in-algeria-khaliha-tassda-soutenue-deputes/>



les opérateurs économiques nationaux le secteur automobile constitue non seulement comme un moyen de créer de l'emploi et de la richesse, mais aussi une alternative d'intérêt capital, pour la relance du secteur automobile Algérien, et qui va inciter par la suite le développement des autres industries.

### **1. Les possibilités de développer l'assemblage au sein du réseau international :**

Le développement de l'assemblage au sein du réseau international et participer à la chaîne de valeur mondiale s'impose à l'heure actuelle comme une évidence pour l'Algérie si elle veut reconstituer son tissu industriel et de sortir de la dépendance vis-à-vis des hydrocarbures et de se confirmer comme une puissance régionale, c'est vrai que l'Algérie a perdu plus d'une occasion de se démarquer comme pays émergent, mais vu tout son potentiel auquel s'ajoute sa position stratégique, l'Algérie a tout les moyens qui lui permettent de reconquérir le marché Magrébin comme première option puis passer à d'autres régions.

#### **1.1. Le potentiel humain et organisationnel :**

L'Algérie dispose de plusieurs atouts qui peuvent servir de base pour le développement de l'industrie automobile.

##### **1.1.1. Le potentiel humain :**

L'Algérie par la composante de sa société qui est à 70 % des jeunes de moins de 30 ans, représente un potentiel humain très important pour suivre la démarche du gouvernement dans sa volonté de reconstituer son tissu économique.

Le cas de l'industrie automobile, notamment le montage et l'assemblage ne nécessite pas vraiment une main d'œuvre très qualifiée, mais tout de même l'Algérie dispose d'une population active riche et variée qui peut en satisfaire tous les besoins d'une économie moderne, faute de quoi, les autorités Algériennes doivent croire en elle et encourager les initiatives innovantes, en leur facilitant l'accès aux aides proposées par les organisations d'aides des investissements, surtout tout l'aspect financier.

Tout de même le groupe Renault a fait une initiative très positive dans le cadre de la formation de la main d'œuvre, avec la création de la Renault Algérie Académie, Fondée en 2008 a d'abord eu pour vocation d'accueillir les stagiaires du Réseau d'agents agréés Renault. Depuis 2014, grâce à un agrément obtenu auprès du Ministère de la formation professionnelle, ses 2000 m<sup>2</sup> servent à former toutes les personnes désireuses d'acquérir l'un des nombreux savoir-faire automobile Renault.

### **1.1.2. Le potentiel organisationnel :**

Pour bien encadrer ses différentes stratégies de développement et de suivre de près la réalisation des projets de grandes importances, l'Algérie dispose d'un arsenal organisationnel très puissant et qui touche pratiquement à tous les aspects de la vie économique.

### **1.2. L'environnement économique et concurrentiel :**

Pour ce qui est de l'environnement économique, l'Algérie offre tous les moyens et les conditions pour la création de richesse, tandis que le marché automobile Algérien avant l'émergence de la nouvelle industrie automobile, était le théâtre d'une forte concurrence nationale et internationale, une concurrence nationale qui se caractérise par le marché informel qui rend leurs produits de plus en plus chers aux yeux des algériens, la concurrence étrangère quand à elle ne cesse d'exacerber notamment, en termes de qualité de produit.

### **1.3. Intégration nationale en matière de valeur ajoutée dans les véhicules made in Alegria :**

Le taux d'intégration local dans un produit semi fini importé est l'un des critères de détermination de l'origine d'un produit.

#### **1.3.1. Notion de l'origine :**

L'origine est la nationalité économique qu'on peut attribuer pour des marchandises dans le commerce international. Deux critères sont nécessaires pour déterminer l'origine d'une marchandise, à savoir <sup>8</sup>:

##### **✓ Le critère de changement de classification tarifaire :**

Une ouvraison ou transformation est considérée comme suffisante lors qu'elle a pour effet de classer le produit obtenu sous une position tarifaire différente à chacun des produits importés mis en œuvre. Pour l'application de cette règle, il est tenu compte des positions tarifaires à 4 chiffres utilisés dans la nomenclature du SH.

##### **✓ Le critère de la valeur ajoutée (pourcentage ad-valorem):**

Pour ce critère, le facteur déterminant est de savoir si un certain pourcentage minimum de valeur ajoutée a été apporté dans un pays spécifique ou non. A ce titre, qu'elle ait subi ou non un changement de classement tarifaire, une marchandise est réputée avoir subie une transformation

---

<sup>8</sup> Manuel sur les règles de l'origine des marchandises dans le cadre de l'accord d'association Algérie – UE, direction générale des douanes.

suffisante lorsque sa valeur ajoutée atteint un niveau déterminé exprimé par un pourcentage ad-valorem. Parfois, le pourcentage prescrit un contenu national minimal et parfois un contenu maximal d'importation, dans la plus part des cas on admet un de 40 %.

### **1.3.2. Taux d'intégration national dans les véhicules assemblés en Algérie :**

Le futur de l'industrie de montage et d'assemblage automobile en Algérie, en dépit de tous les autres facteurs qui l'influencent, repose essentiellement sur le taux d'intégration national dans les véhicules assemblés sur le territoire national, elle représente le nombre de pièces produites localement et qui soient intégrées dans le véhicules, auxquelles s'ajoute le taux de participation de la main d'œuvre Algérienne à fabriquer les véhicule, à noter seulement qu'entre le SKD et le CKD, c'est les CKD qui permet une grande participation de la main d'œuvre nationale plus que dans le cas de SKD, les cahiers des charges des constructeur stipule qu'au début de l'activité le taux d'intégration doit être supérieur ou égale à 10%, à revoir à la hausse pour arriver à un taux de 40 % à l'horizon de 2020, chose qui paraît difficile à réaliser vu qu'après plus de 4 ans d'existence le ministre de l'industrie et des mine affirme qu'ils s'ont toujours loin des exigences.

Pour la survie de l'industrie automobile en Algérie, les autorités doivent exiger des constructeurs automobiles installés en Algérie un taux d'intégration relativement élevé, chose qui nécessite transfert conséquent de technologie.

### **1.4. Sous-traitance dans l'industrie automobile Algérienne :**

Pour le cas de la sous-traitance, elle est très importante dans l'activité des constructeurs automobiles, c'est un élément à prendre au sérieux, notamment la sous-traitance national qui en plus de l'augmentation du taux d'intégration dans le produit automobile, elle est une source de création des postes d'emploi indirect.

En 2014, Renault a démarré avec zéro (0) sous-traitants, et actuellement, ils sont à six. Mais c'est insuffisant, les composants fournis par ces 6 sous-traitants sont les pièces plastiques, les sièges, la moquette, les faisceaux et prochainement les tuyaux d'échappement<sup>9</sup>.

### **1.5. La place des équipementiers dans l'industrie automobile en Algérie :**

Les équipementiers sont les seuls opérateurs qui pèsent dans le marché automobile mondial à côté des constructeurs, pour les attirer dans le marché Algérie notre production doit un certain seuil, «**Il faut produire 400 000 véhicules pour attirer les équipementiers étrangers**» affirme

---

<sup>9</sup> <https://www.algerie-eco.com/2018/11/11/sous-traitance-seulement-6-operateurs-gravitent-autour-du-secteur-de-lautomobile-en-algerie/>

Mr M. Agsous le président du conseil de la BASTP qui indique que «*l'automobile ne sera porteuse de sous-traitance véritablement, que dans quelques années. C'est lorsqu'un secteur arrive à maturité industrielle, c'est-à-dire, lorsqu'il développe une activité industrielle, l'effet volume par exemple, qui est incontournable pour qu'il y est un intérêt pour investisseur dans la sous-traitance*»<sup>10</sup>.

## **2. Aperçu comparatif de l'automobile avec le Maroc :**

Le Maghreb occupe une place importante dans les relations internationales d'aujourd'hui par sa situation (double appartenance au monde africain et au monde méditerranéen). Les trois pays sont en état de revoir la législation en vigueur et politique de soutien à l'investissement extérieur, dont le but est d'encourager l'implantation des grands constructeurs automobiles sur leur territoire. Faute d'une politique européenne en faveur du développement de l'industrie automobile dans les pays du Maghreb, le marché maghrébin de l'automobile, un fief historique de l'Europe en général et de la France en particulier, est désormais menacé par une grande concurrence asiatique.

Selon l'enquête auprès des correspondants de l'OICA, l'Algérie a produit 60 606 véhicules en 2017 contre 42 008 en 2016 et enregistre une croissance de 44%. Avec ces chiffres, l'Algérie se classe 3<sup>e</sup> pays producteur en Afrique loin derrière le Maroc qui a produit 376 286 unités en 2017 en progression de 9,1% par rapport à 2016 où il a produit 345 106 unités. Le Maroc se classe deuxième derrière l'Afrique du Sud, qui se maintient numéro un du Continent malgré son recul de 1,5% comparé les volumes 389 951 véhicule produit en 2017 contre 599004 en 2016<sup>11</sup>.

### **2.1. Potentiel d'intégration des entreprises algériennes dans les réseaux internationaux de production :**

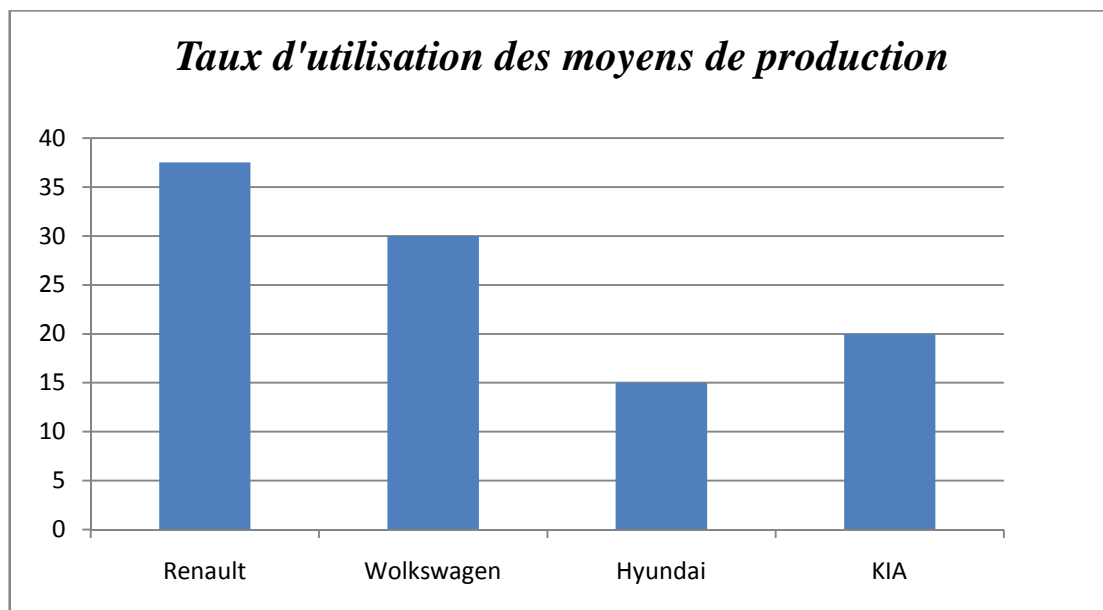
La production automobile algérienne est destinée dans sa totalité au marché local, en effet la préoccupation des nouveaux constructeurs c'est d'assurer la couverture du marché national.

---

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> <http://lautomarche.com/production-mondiale-de-vehicules-automobiles-par-pays-lalgerie-3e-producteurs-du-continent-africain-selon-oica/>

**Figure N° 14 : Taux d'utilisation des moyens de production.**



**Source :** Réalisé à partir des données fournies par la DGD.

Nous constatons également la faiblesse du rythme de fabrication, même si les chaînes de montages ont des capacités importantes mais le taux de leur exploitation reste très réduit moins de 50 % pour l'ensemble des usines. Ce là est dû essentiellement à la limitation des quotas d'importation des kits d'assemblages, une politique appliquée par le ministère de l'industrie et des mines pour réduire au maximum la facture d'importation des véhicules.

Pour ce qui est du développement de cette activité dans un réseau international de production, les autorités Algériennes doivent prendre conscience que sans la présence des équipementiers sur le territoire national pour accompagner les constructeurs automobiles, cette tâche semble impossible de se réaliser à l'heure actuelle, mais avec un changement dans la politique sur les investissements étrangers, tout semble favorable pour une telle démarche.

## **2.2. La position de l'Algérie dans la production mondiale comparant au Maroc :**

Ces deux dernières décennies, on a assisté à un changement dans la géographie de la production et la consommation du produit automobile à l'échelle planétaire, d'où l'événement le plus marquant et la montée spectaculaire de la Chine dans le secteur automobile, et ce là en terme de production et de la consommation en même temps, plusieurs d'autres pays émergents ont fait leur éruption dans le secteur, mais ce là ne c'est limité pas uniquement aux pays émergents, dont on voit même des pays en voie de développement à l'instar du Maroc qui a fait une belle entrée sur le secteur automobile mondial, l'internationalisation des constructeurs automobiles et des équipementiers a été constatée début des années 1990, pour les pays du

Maghreb, l'industrie automobile repose essentiellement sur deux types de segments : le montage, assemblage de véhicules et la production de composants génériques.

Le Maroc était la première cible des constructeurs au Maghreb, notamment les constructeurs Français, dès le début des années 2000, plusieurs sites industriels accueillent des usines de montage au Maroc<sup>12</sup>, ce qui a valu pour l'industrie automobile Marocaine plus de 4 Milliards de Dollars d'exportation en 2018, premier secteur en termes d'exportation.

### **2.3. Les investisseurs étrangers sont-ils intéressés par le Maroc ou l'Algérie ? pourquoi ?**

Malgré que l'Algérie et le Maroc sont deux pays Maghrébins et partagent beaucoup de similitudes socio-économiques, le Maroc est de loin la destination préférée des investisseurs étrangers, commençant par la réalisation du Tanger Med, qui est l'atout majeur du Maroc par rapport à l'Algérie il lie son territoire avec le sud de l'union Européenne par le détroit de Gibraltar, 14 KM de l'Europe, La présence d'une main d'œuvre qualifiée dans l'industrie automobile marocaine par l'installation des centres de formation automobile (IFMIA) Casablanca et Tanger en partenariat avec Renault et les Coréens. Par contre l'Algérie ne possède aucun port qui pourra prendre une grande logistique d'exportation des véhicules, et le retard accumulé durant la décennie noire, faute d'instabilité et de l'insécurité dans le pays et la situation critique de notre économie qui ne s'est améliorée qu'après 2010.

#### **Conclusion :**

Le projet de mettre en place une industrie automobile en Algérie a bel et bien été réalisé, malgré tous les lacunes rencontrés au cours du chemin, le gouvernement et les nouveaux constructeurs doivent travailler en étroite collaboration pour surmonter tous les obstacles et d'aller de l'avant dans la politique de reconstitution du tissu économique national.

C'est vrai qu'il est difficile de concevoir l'idée d'une industrie automobile, qui va non seulement satisfaire le marché local, mais d'avoir des ambitions sur le marché international, cela n'est possible ni au court terme ni au moyen terme. Une chose est sûre le gouvernement Algérien doit apporter plus de souplesse dans sa politique envers les IDE, car les marchés les plus attractives envers les IDE sont de nature souple libre.

---

<sup>12</sup> Le secteur de l'automobile au Maroc, Conny VAN WULPEN, Représentation Economique de la Flandre, Flanders Investment & Trade Casablanca, Casablanca, 2015.

***Conclusion***

***générale***

## **CONCLUSION GENERALE**

Dans une conjoncture internationale rarement favorable pour certaines économies, dominée par des effets mal sains de la mondialisation économique, qui est en train de changer les relations économiques, non seulement entre les pays développés et les pays émergents, mais aussi avec les pays en développement. La plus part des pays développés commencent à voir leurs marchés habituels qu'ils soient locaux ou internationaux se saturés, chose qui les contraint à aller chercher d'autres alternatives pour avoir des débouchés pouvant absorber leurs productions.

Ainsi on assiste à une réorganisation de la géographie mondiale de la production et de l'occupation des marchés, des pays émergents qui ont des économies avec des taux de croissance élevés et soutenus dans le temps, sont devenus des concurrents directs des pays les plus développés, le cas de la chine est un meilleur exemple, cette réorganisation ne se limite pas aux pays développés et émergents, elle touche aussi des pays en voie de développement, des pays qui ont su contourner les obstacles les plus accablants.

La plus part des pays émergents ont su utiliser de manière optimale le principe de la spécialisation, en présentant des avantages comparatifs très concurrentiels qui fini par offrir des produits très compétitif sur le marché international. Le secteur automobile est de loin le meilleur secteur qui illustre ce principe.

L'Algérie, comme de nombreux pays en voie de développement a compris l'urgence de s'orienter vers l'industrialisation de son économie, pour satisfaire son marché national et de participer dans la chaine de valeur mondiale. L'industrie automobile est le secteur qui avait le plus d'intérêt pour le gouvernement Algérien durant la dernière décennie, en lui consacrant une importance capitale dans la nouvelle stratégie industrielle, chose qui s'est traduit sur le terrain par des facilitations allant d'accès au financement, d'allègement dans les procédures administratives pour l'obtention des agréments, à l'octroi du foncier industriel à des prix presque symbolique. L'émergence de l'industrie automobile en Algérie est encadrée par le ministère de l'industrie et des mines à l'aide d'un cahier des charges, qui fixe l'ensemble des conditions nécessaires pour avoir l'accès à l'exercice de l'activité d'assemblage et/ou de montage automobile.

L'installation des constructeurs automobiles n'est pas une question de volonté de ces derniers, mais plutôt prisonnières de la politique Algérienne en matière d'investissements étrangers sur le territoire national, dont le code d'investissement et la libération de la politique



d'investissement, qui exige un partenariat avec un opérateur économique Algérien pour tout investissement étranger sur le sol national, auxquels s'ajoute d'autres dispositions dans les lois de finance, qui viennent rendre la tâche plus difficile pour attirer des IDE sur le territoire national, la plus importante est sans aucun doute celle de 2009 (LFC 2009), instituant la règle dite 51%-49% qui fixe la part de participation d'un investisseur étranger dans une société de droit algérien à 49%, ce qui nous laisse infirmé la première hypothèse qui stipule que les IDE en Algérie ont le choix libre d'adopter une stratégie qui leur conviennent.

L'idée d'une industrie automobile Algérienne n'est pas nouvelle, mais il a fallu des décennies pour le gouvernement Algérien afin de comprendre l'urgence de passer à une économie productive et de substituer à notre économie qui est mono-exportatrice, la chute des prix du baril à compter de 2014 a incité d'avantage le gouvernement d'aller chercher des alternatives afin de sortir de l'impasse. Connue comme un instrument de mesure du bien-être des sociétés, l'automobile est un élément auquel les Algériens ont développé un grand attachement et ça sera pas facile d'en renoncer, un élément indispensable certes mais qui coûte chère pour les réserves de changes Algériennes dont dépend son autonomie, pris entre deux difficultés majeures, le gouvernement Algérien tente d'avoir une solution à double sortie, une industrie pour alimenter le marché automobile Algérien et de réduire la facture d'importations qui a atteint 7.5 Milliards USD, chose faite et qui confirme la deuxième hypothèse, avec l'installation d'une dizaine d'usines de montage automobile sur le territoire national dans le cadre du dispositif SKD & CKD, et au bout de 5 ans d'existence, on peut dire que c'est très tôt d'en juger mais une chose est sûre, le marché automobile est relativement couvert et la facture d'importation de véhicule est réduite de 75 %.

L'avènement de la nouvelle industrie automobile en Algérie était en 2014, avec l'installation de l'usine de montage automobile de marque Renault, en partenariat entre le groupe SNVI et FNI de parties Algérienne et le groupe français Renault, le groupe Français qui a imposé une période de 3 ans pour l'autorisation d'installation d'autres constructeurs, espère garder sa place de leader sur le marché Algérien, entre autres, plus d'une quarantaine de dossiers ont été déposés auprès du ministère de l'industrie et des mines pour l'octroi des agréments d'exercer l'activité de montage automobile, devant un tel intérêt à l'égard de cette activité le ministère était dans l'obligation d'encadrer d'avantage le secteur, en mettant en place un cahier des charges qui fixe les conditions pour l'exercice du montage automobile, un cahier des charges plutôt exigeant (Annexe N° 05), mais les nouveaux constructeurs ont l'ont fidèlement respecté confirment tous les concessionnaires enquêtés ce qui vient à confirmer la troisième hypothèse.

L'émergence de l'industrie automobile en Algérie, et la conclusion des accords avec des constructeurs de rang mondiale tels que le groupe Allemand Volkswagen, le Français Renault et les géants sud coréens Hyundai et KIA, est un pas énorme fait par l'Algérie dans le secteur automobile, un pas qu'on doit à la nouvelle stratégie industrielle adoptée par l'Algérie dans le but à la fois d'alimenter le marché national et de réduire la facture d'importation des véhicules, une chose positive mais du côté du marché de l'automobile et depuis l'avènement de la nouvelle industrie automobile, le marché Algérien connu une évolution sans précédent en terme des prix des véhicules, une évolution confirmée au cours de notre enquête auprès des concessionnaires, dont on constate des augmentations allant de 50 % jusqu'à 150 % et ce dans l'espace de moins de 5 ans. Chose qui nous laisse dire que l'impact de la nouvelle stratégie industrielle sur le marché automobile Algérien est nettement négatif, et les résultats de notre étude le confirme.

La pérennité et le développement futur de cette nouvelle industrie ne dépendent pas seulement du volume des ventes sur le marché national, mais aussi de sa participation dans le marché mondial, ce qui doit être le nouveau défi que doivent, gouvernement et constructeurs réunis à réaliser dans les prochaines années, cela nécessite une production d'échelle et de qualité, un facteur à prendre très au sérieux notamment de la part du gouvernement Algérien qui doit revoir sa politique en matière des investissements étrangers IDE, dans l'intérêt de cette industrie naissante, afin de constituer un tissu important de sous-traitants et d'équipementiers qui sans eux, parler d'une véritable industrie automobile Algérienne est très tôt.

# **Bibliographie**

### Référence bibliographique

#### I. Ouvrage :

- Analyse stratégique, Gérard GARIBALDI, Éditions d'organisation, Paris, 2008.
- Collection Schlumpf – Musée National de l'automobile, les grandes dates de l'histoire automobile.
- Droit de la distribution automobile, Louis Vogel, Joseph Vogel, Dalloz, Paris, 1996.
- Harry Barnard, *Independent Man: the Life of Senator James Couzens*, Wayne State University Press, coll. « Great Lakes books. », 2002.
- Jean-Claude Tarondeau, stratégie industrielle, Vuibert, Paris, 2001.
- Jean-Louis Loubet, Carnet de Route, Renault 1898 - 2005, E-T-A-I, 2006.
- L'accès à l'automobile dans les pays émergents, Jean-Martial Breuil, Sophie Basti, PSA, Direction de la stratégie et produit Group, 2002France, 2011.
- L'économie de l'Algérie 1970-2014 Tomme I: les stratégies de développement économique, A.H. TEMMAR, Office des publications Universitaires.
- L'économie de l'Algérie 1970-2014 Tomme I: les stratégies de développement économique, A.H. TEMMAR, Office des publications Universitaires.
- L'industrie Automobile Chinoise : Organisation Industrielle Et Stratégie Technologique, Chunli LEE, Shinzanrha Press 1997.
- L'avenir de l'industrie automobile mondiale, Quelles stratégies ? , Ahmed BOUNFOUR, la documentation française, Paris, 1987.
- Le marché de demain Sylvain Wickham, édition management Ems 1998.
- Manuel sur les règles de l'origine des marchandises dans le cadre de l'accord d'association Algérie – UE, direction générale des douanes.
- Panorama des économies Magrébines contemporaines A.BOUZIDI, C.E.N.E.A.P, 1991.
- Politique générale de l'entreprise Strategor, Jouy-en-Josas, 2004.
- Stratégique, Gerry Johnson, Richard Whittington, Kevan Scholes, Frederic Fréry, Pearson Education

### **II. Thèses :**

- Concurrence oligopolistique et concentration dans le secteur automobile, H.KRIFA, M.E.D.E.E. et I.F.R.E.S.I. Université de Lille I, France.
- Dynamique mondiale du marché automobile et participation de l'Algérie à la chaîne de Valeur, Mme Djalal Ameer Nezha, université d'Oran 2, 2017.
- Étude de la nouvelle géographie de l'industrie automobile dans le monde, DJENANE Abdelmadjid, Université Abderrahmane MIRA de BEJAIA, 2014.
- L'intégration de l'Algérie dans la dynamique de la chaîne de valeur mondiale (CVM) : Cas de l'industrie automobile, GUERMAH Hayet, UMM Tizi-Ouzou, 2016.
- La promotion des ventes dans le secteur de l'automobile en Algérie, Mme MEHYAOUI Laya épouse FEKIH, Université d'Oran 2, 2017.
- Les politiques industrielles de l'Algérie contemporaine, le développement en faillite des relations entre Etat et appareil de production dans une économie en développement, CHIGNIER Antoine, Université Lyon 2.

### **III. Revue :**

- Examen statistique du commerce mondial, OMC, 2018.
- L'industrie automobile française, analyse et statistiques, CCFA, Paris, 2018.
- Le secteur de l'Automobile au Maroc Un secteur en pleine expansion, Flanders Investment & Trade Casablanca, 2015.
- Les évolutions de l'industrie automobile qui ont une incidence sur les équipementiers, Bureau international du travail, Genève, 2015.
- Marché automobile mondial : de belles perspectives de croissance, l'observatoire Cetelem, France, 2015.

### **IV. Articles :**

- Assises Nationales de l'Industrie, Recommandations des Commissions Transversales et Ateliers Sectoriels, aujourd'hui.[over-blog.fr/article-29-janvier-1886-carl-benz-brevette-la-premiere-automobile-114818618.html](http://over-blog.fr/article-29-janvier-1886-carl-benz-brevette-la-premiere-automobile-114818618.html). Alger du 26 au 28 Février 2007.
- Enquête coordonnée sur l'investissement direct, Fonds monétaire international (FMI), Washington 2014.
- <https://www.elwatan.com/pages-hebdo/auto/inauguration-de-lusine-kia-a-batna>

- <https://www.liberte-algerie.com/actualite/creation-de-la-societe-renault-algerie-production-118988>.
- Les sous-traitants du secteur de l'automobile, <https://maghrebemergent.info>, du 7 mars, 2018
- Smail Goumeziane, Le salut dans l'après pétrole, le quotidien El Watan du 07/04/2009.

### V. Sites internet :

<http://snvigroupe.dz>.

<http://snvigroupe.dz>

<http://www.algerie-dz.com>

<http://www.imaginetonfutur.com>

<http://www.ons.dz>.

<https://maghrebemergent.info>

<https://www.acea.be>

<https://www.acea.be/statistics>.

<https://www.arts-et-metiers.asso.fr>

<https://www.cairn>.

<https://www.cairn.info>

<https://www.definitions-marketing.com>

<https://www.glossaire-international.com>

<https://www.techno-science.net>

<https://www.universalis.fr>

<https://www.universalis.fr>

[www.ccfa.fr](http://www.ccfa.fr)

[www.glossaire-international.com](http://www.glossaire-international.com).

[www.observatoirecetelem.com](http://www.observatoirecetelem.com).

[www.lepoint.fr](http://www.lepoint.fr)

[www.observatoirecetelem.com](http://www.observatoirecetelem.com).

# ***Annexes***

## Annexe N° 03 : parc automobile national au 31/12/2017

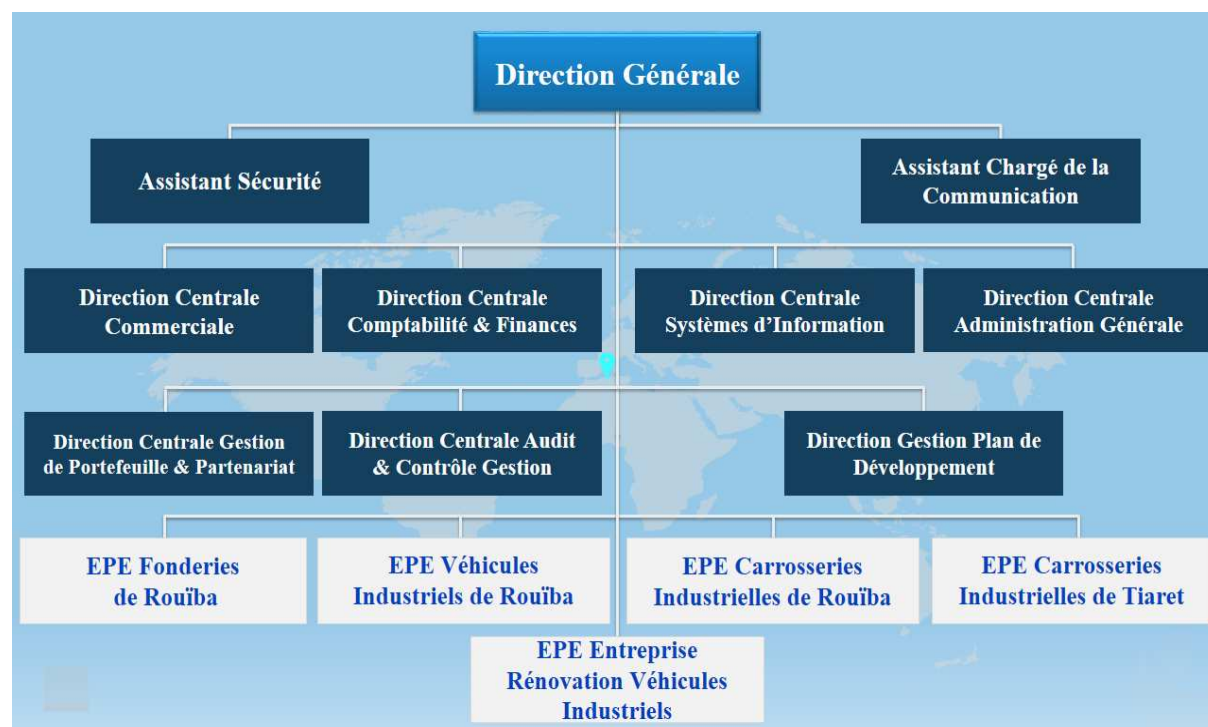
### PARC NATIONAL AUTOMOBILE SELON LE GENRE & L'ANNEE DE MISE EN CIRCULATION AU 31/12/2017

Année de Mise en Circulation	Véhicule Tourisme	Camion	Camionnette	Autocar/ Autobus	Tracteur routier	Tracteur Agricole	Véhicule Spécial	Remorque	Moto	TOTAL	%
Avant 2007	2 162 238	339 000	740 865	62 566	58 309	130 316	4 564	108 348	11 881	3 618 087	58,71
2007	151 050	11 479	40 399	3 936	2 799	975	84	3 426	229	214 377	3,48
2008	111 780	7 620	24 956	2 577	2 463	916	43	2 975	211	153 541	2,49
2009	131 237	11 248	31 519	2 761	3 186	1 368	96	3 862	544	185 821	3,02
2010	97 742	5 988	27 198	2 470	2 502	1 386	82	4 281	1 131	142 780	2,32
2011	165 386	7 063	51 130	2 275	2 059	2 454	215	2 770	1 531	234 883	3,81
2012	243 264	7 251	72 714	2 759	2 686	3 417	294	4 104	2 897	339 386	5,51
2013	167 984	5 342	50 204	2 650	1 598	2 930	268	2 553	1 431	234 960	3,81
2014	214 673	8 537	61 134	2 166	2 434	5 026	560	4 762	2 430	301 722	4,90
2015	177 631	5 917	56 579	1 308	2 079	5 495	498	5 183	2 908	257 598	4,18
2016	249 727	3 816	22 047	731	2 717	4 572	329	5 349	13 737	303 025	4,92
2017	111 538	4 025	11 896	542	2 672	3 030	131	3 890	38 638	176 362	2,86
<b>TOTAL</b>	<b>3 984 250</b>	<b>417 286</b>	<b>1 190 641</b>	<b>86 741</b>	<b>85 504</b>	<b>161 885</b>	<b>7 164</b>	<b>151 503</b>	<b>77 568</b>	<b>6 162 542</b>	<b>100</b>

Evolution du Parc National Automobile par Année de Mise en Circulation au 31/12/2017

Source ONS 2018

## Annexe N°04 : Organigramme du groupe SNVI.



Source : groupe SNVI.



## Annexe N° 05 : Cahier des charges fixant les modalités d'exercice de l'activité de production et montage de véhicules.

16	JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N° 68	9 Rabie El Aouel 1439 28 novembre 2017
<p><b>Décret exécutif n° 17-344 du 9 Rabie El Aouel 1439 correspondant au 28 novembre 2017 fixant les conditions et les modalités d'exercice de l'activité de production et de montage de véhicules.</b></p> <p>-----</p> <p>Le Premier ministre,</p> <p>Sur le rapport du ministre de l'industrie et des mines ;</p> <p>Vu la Constitution, notamment ses articles 99-4° et 143 (alinéa 2) ;</p> <p>Vu l'ordonnance n° 75-58 du 26 septembre 1975, modifiée et complétée, portant code civil ;</p> <p>Vu l'ordonnance n° 75-59 du 26 septembre 1975, modifiée et complétée, portant code de commerce ;</p> <p>Vu la loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée, portant code des douanes ;</p> <p>Vu la loi n° 99-11 du 15 Ramadhan 1420 correspondant au 23 décembre 1999 portant loi de finances pour 2000 ;</p> <p>Vu la loi n° 01-14 du 29 Joumada El Oula 1422 correspondant au 19 août 2001, modifiée et complétée, relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière ;</p> <p>Vu l'ordonnance n° 03-03 du 19 Joumada El Oula 1424 correspondant au 19 juillet 2003, modifiée et complétée, relative à la concurrence ;</p> <p>Vu la loi n° 04-02 du 5 Joumada El Oula 1425 correspondant au 23 juin 2004, modifiée et complétée, fixant les règles applicables aux pratiques commerciales ;</p> <p>Vu la loi n° 04-04 du 5 Joumada El Oula 1425 correspondant au 23 juin 2004, modifiée et complétée, relative à la normalisation ;</p> <p>Vu la loi n° 04-08 du 27 Joumada Ethania 1425 correspondant au 14 août 2004, modifiée, relative aux conditions d'exercice des activités commerciales ;</p> <p>Vu la loi n° 09-03 du 29 Safar 1430 correspondant au 25 février 2009 relative à la protection du consommateur et à la répression des fraudes ;</p> <p>Vu la loi n° 13-08 du 27 Safar 1435 correspondant au 30 décembre 2013 portant loi de finances pour 2014 ;</p> <p>Vu la loi n° 16-09 du 29 Chaoual 1437 correspondant au 3 août 2016 relative à la promotion de l'investissement ;</p> <p>Vu la loi n° 16-14 du 28 Rabie El Aouel 1438 correspondant au 28 décembre 2016 portant loi de finances pour 2017 ;</p> <p>Vu le décret présidentiel n° 17-242 du 23 Dhou El Kaâda 1438 correspondant au 15 août 2017 portant nomination du Premier ministre ;</p> <p>Vu le décret présidentiel n° 17-243 du 25 Dhou El Kaâda 1438 correspondant au 17 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement ;</p>	<p>Vu le décret exécutif n° 2000-74 du 27 Dhou El Hidja 1420 correspondant au 2 avril 2000, modifié et complété, fixant les conditions d'identification des activités de production à partir de collections destinées aux industries de montage et aux collections dites CKD ;</p> <p>Vu le décret exécutif n° 04-381 du 15 Chaoual 1425 correspondant au 28 novembre 2004, modifié et complété, fixant les règles de la circulation routière ;</p> <p>Vu le décret exécutif n° 06-198 du 4 Joumada El Oula 1427 correspondant 31 mai 2006 définissant la réglementation applicable aux établissements classés pour la protection de l'environnement ;</p> <p>Vu le décret exécutif n° 07-144 du 2 Joumada El Oula 1428 correspondant 19 mai 2007 fixant la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement ;</p> <p>Vu le décret exécutif n° 14-241 du Aouel Dhou El Kaâda 1435 correspondant au 27 août 2014 fixant les attributions du ministre de l'industrie et des mines ;</p> <p>Vu le décret exécutif n° 15-234 du 14 Dhou El Kaâda 1436 correspondant au 29 août 2015 fixant les conditions et modalités d'exercice des activités et des professions réglementées soumises à inscription au registre du commerce ;</p> <p><b>Décrète :</b></p> <p><b>CHAPITRE 1er</b></p> <p><b>OBJET ET CHAMP D'APPLICATION</b></p> <p>Article 1er. — En application des dispositions des articles 24 et 25 de la loi n° 04-08 du 27 Joumada Ethania 1425 correspondant au 14 août 2004 relative aux conditions d'exercice des activités commerciales, et, conformément à l'article 5 du décret exécutif n° 15-234 du 14 Dhou El Kaâda 1436 correspondant au 29 août 2015 fixant les conditions et modalités d'exercice des activités et des professions réglementées soumises à inscription au registre du commerce, le présent décret a pour objet de fixer les conditions et les modalités d'exercice de l'activité de production et de montage de véhicules.</p> <p>Art. 2. — Au sens des dispositions du présent décret, il est entendu par :</p> <p><b>Véhicule :</b> Tout moyen de transport terrestre pourvu ou non d'un moteur de propulsion et circulant sur route par ses propres moyens, poussé ou tracté : automobile, remorque, semi-remorque et engin roulant.</p> <p><b>Automobile :</b> Tout véhicule destiné au transport de personnes ou de marchandises et pourvu d'un dispositif mécanique de propulsion, circulant sur route : véhicule particulier, camionnette, camion, tracteur routier, autocar, autobus, cycle, motocycle et cyclomoteur.</p> <p><b>Remorque et semi-remorque :</b> Véhicule de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 3500 kg, attelé à un tracteur routier.</p>	

**Engin roulant :** Tout engin mobile, équipement industriel transportable ou véhiculé, carrossé ou non, non destiné au transport routier de passagers ou de marchandises. équipé d'un moteur à combustion interne : véhicules agricoles, forestiers, de travaux publics, de manutention, de levage, d'hydraulique, d'hydrocarbures, électriques et véhicules à usages spéciaux.

**Activité de production ou de montage de véhicules :** Activités de fabrication de véhicules à partir de collections, composants, parties et pièces importés auprès d'un ou de plusieurs fournisseurs en un seul lot ou en lots séparés, formant un nécessaire complet d'assemblage par adjonction à des expéditions antérieures ou futures et/ou à un complément fabriqué par l'entreprise pour elle même, ou par voie de sous-traitance ou d'acquisition auprès de producteurs locaux.

**Investisseur :** Toute entité de droit algérien, créée dans le cadre des lois et règlements en vigueur, entre une partie algérienne et un partenaire étranger.

**Constructeur :** Fabricant de véhicules automobiles associé à travers une prise de participation dans le capital social de l'entité de droit algérien, détenteur de marques de renommée mondiale et disposant de sites de production dans, au moins, deux pays.

**Intégration :** Activités réalisées en Algérie concourant à la production automobile soit en usine, soit par la sous-traitance locale et à l'exportation de pièces automobiles en résultant.

Art. 3. — L'activité de production et de montage de véhicules est ouverte aux opérateurs constitués sous la forme de sociétés commerciales, conformément à la législation en vigueur, attestant d'un minimum de trois (3) années d'expérience dans le secteur automobile et titulaires d'un agrément définitif de concessionnaire automobile délivré par le ministre chargé de l'industrie.

## CHAPITRE 2

### CONDITIONS D'ACCES A L'ACTIVITE

Art. 4. — L'exercice de l'activité de production et de montage de véhicules est conditionné par la souscription au cahier des charges, annexé au présent décret.

Art. 5. — Préalablement à son inscription au registre du commerce, le postulant à l'activité de production et de montage de véhicules est soumis à l'obtention d'une autorisation provisoire délivrée par le ministre chargé de l'industrie.

Art. 6. — Le dossier requis pour l'obtention de l'autorisation provisoire, prévue à l'article 5 ci-dessus, comprend :

- la demande d'obtention de l'autorisation provisoire précisant les types de véhicules à produire ;
- le cahier des charges paraphé, daté, signé par la personne dûment habilitée et portant la mention « lu et approuvé » sur la fiche d'engagement qui y est jointe ;

- la décision du conseil national de l'investissement ;
- une copie des statuts de la société, faisant ressortir l'activité de production et de montage de véhicules, ainsi que la prise de participation du constructeur-partenaire dans le capital de la société de production de véhicules ;
- une étude technico-économique du projet ;
- un contrat de licence de production du constructeur-partenaire et d'utilisation de la marque dont l'étendue des droits couvre l'exportation ;
- l'engagement du constructeur partenaire pour la non-concurrence et le soutien à l'exportation ;
- l'engagement du constructeur partenaire portant sur la vente de collections et autres de la société de projet, au même « prix sortie usine » que celui appliqué à ses propres unités, usines et filiales.

Le dossier est déposé auprès des services concernés du ministère chargé de l'industrie contre délivrance d'un récépissé de dépôt.

Art. 7. — L'autorisation provisoire est délivrée par le ministre chargé de l'industrie dans un délai n'excédant pas les quinze (15) jours ouvrables qui suivent la date de délivrance du récépissé de dépôt.

Toute réponse défavorable, motivée, doit être notifiée à l'intéressé par les services concernés du ministère chargé de l'industrie dans le même délai.

Art. 8. — L'autorisation provisoire permet au postulant de s'inscrire au registre du commerce et d'accomplir les démarches pour la réalisation de son investissement. Elle ne constitue pas une autorisation d'exercice de l'activité ni d'exploitation.

La durée de validité de cette autorisation provisoire est fixée pour une période n'excédant pas vingt-quatre (24) mois, à compter de la date de délivrance.

Cette durée peut être prorogée sur demande du concerné, appuyée des documents justificatifs.

Au-delà des délais de validité de l'autorisation provisoire et, à défaut de demande de prorogation, le ministre chargé de l'industrie saisit le ministre chargé du commerce pour engager la procédure de retrait du registre de commerce de l'opérateur.

Art. 9. — L'exercice effectif de l'activité de production et de montage de véhicules est conditionné par l'obtention de l'agrément définitif.

Le dossier requis pour l'obtention de l'agrément définitif, doit comprendre :

- une demande d'obtention de l'agrément définitif ;
- une copie du registre du commerce ;

- une copie de la carte d'identification fiscale ;
- les documents attestant l'existence des infrastructures et des équipements nécessaires à la production et au montage de véhicules ;
- les documents relatifs à la qualification du personnel ;
- le justificatif du numéro d'identification mondiale du constructeur « WMI » propre à l'usine installée en Algérie délivré par l'organisme habilité ;
- les documents relatifs au programme de qualification des sous-traitants locaux et d'accompagnement des nouveaux investisseurs sous-traitants ;
- la liste des équipementiers du constructeur qui accompagnent le projet par des investissements en Algérie.

Art. 10. — La délivrance de l'agrément définitif est assujettie à des visites d'inspection préalables, sur site, par les services habilités du ministère chargé de l'industrie pour s'assurer du respect des engagements souscrits par le postulant.

Art. 11. — L'agrément définitif est délivré par le ministre chargé de l'industrie dans un délai n'excédant pas un (1) mois, à compter de la date de dépôt de la demande.

Toute réserve éventuelle doit être notifiée au postulant pour qu'il puisse y remédier dans les délais fixés dans la notification.

Art. 12. — L'exercice de l'activité de production et de montage de véhicules par l'opérateur agréé, est soumis aux modalités prévues par les dispositions du cahier des charges, annexé au présent décret.

### CHAPITRE 3 DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Art. 13. — Les projets entrés en production avant la publication du présent décret, disposent d'un délai de douze (12) mois pour leur mise en conformité avec les dispositions qu'il prévoit.

Art. 14. — Les services du ministère chargé de l'industrie, communiquent régulièrement et par tout moyen approprié, y compris par voie électronique, la liste des opérateurs agréés aux différents organismes et administrations, notamment les ministères chargés du commerce, des transports et des finances (direction générale des impôts, direction générale des douanes).

Art. 15. — Les services des ministères chargés du commerce et des finances (direction générale des douanes et direction générale des impôts) sont tenus régulièrement informés par les services concernés du ministère chargé de l'industrie, des mesures prises dans le cadre de la mise en œuvre des articles 16 et 17 du cahier des charges annexé au présent décret.

Art. 16. — Les dispositions du présent décret sont précisées, en tant que de besoin, par arrêté du ministre chargé de l'industrie.

Art. 17. — Les dispositions du présent décret ne sont pas applicables aux opérateurs de production de véhicules auxquels sont associés des établissements publics à caractère industriel et commercial du ministère de la défense nationale.

Art. 18. — Le présent décret sera publié au *Journal Officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 9 Rabie El Aouel 1439 correspondant au 28 novembre 2017.

Ahmed OUYAHIA.

### Annexe

#### Cahier des charges relatif aux conditions et aux modalités d'exercice de l'activité de production et de montage de véhicules

Article 1er. — Le présent cahier des charges a pour objet de fixer les conditions et les modalités d'exercice de l'activité de production et de montage de véhicules.

#### CHAPITRE 1er ENGAGEMENTS ET OBLIGATIONS

Art. 2. — L'activité de production et de montage de véhicules, s'exerce dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables, notamment en matière de concurrence, de pratiques commerciales, de protection du consommateur, de sécurité, d'hygiène, de salubrité, de travail, d'assurance et d'environnement.

Art. 3. — Le postulant à l'activité de production et de montage de véhicules, doit présenter une étude technico-économique détaillée, couvrant une période minimum de cinq (5) ans, comprenant, notamment :

- le plan des infrastructures devant abriter l'activité ;
- le plan d'investissement et de financement ;
- la projection des niveaux de production par type ;
- la projection des agrégats financiers ;
- les emplois prévus ;
- l'évolution de l'intégration ;
- les niveaux d'exportation envisagés, le cas échéant.

Le bénéfice des avantages liés à l'investissement et au régime fiscal préférentiel prévus pour les collections destinées aux industries de montage et à celles dites CKD, est subordonné au respect des taux d'intégration tels que prévus par la réglementation en vigueur.

Art. 4. — La société de production et de montage, s'engage à atteindre un taux d'intégration minimum de 15 % après la troisième année d'activité, à compter de la publication du présent cahier des charges, et de 40 % à 60 % après la cinquième année, et à respecter le détail des taux d'intégration progressifs par catégorie, tel que fixé par la réglementation en vigueur.

Le détail des taux d'intégration progressifs par catégorie, est fixé par arrêté conjoint des ministres chargés des finances et de l'industrie et des mines.

Le taux d'intégration est calculé selon la formule suivante :

**Taux d'intégration** = taux local + taux d'exportation PDR (pièce de rechange) + taux d'emplois PDR.

Chaque taux, entrant dans la formule de calcul, participe au taux d'intégration global. La contribution du taux local ne saurait dépasser 50 % du taux d'intégration. Les taux d'exportation PDR et d'emploi totalisent à eux deux les 50 % restants ; le taux d'emploi PDR étant plafonné à 12,5 %.

TAUX	PART	PLAFOND
Taux local	50 %	Plafonné à 50 %
Taux d'exportation PDR		Ouvert
Taux d'emplois PDR	12,5 %	Plafonné à 12,5 %

Chaque composant est respectivement calculé selon les formules ci-dessous :

**Taux local =**

coûts locaux + achats locaux + exportations de véhicules

coûts locaux + achats locaux + achats à l'importation

Il est entendu par :

— coûts locaux : L'ensemble des couts locaux (salaires et formation) ;

— achats locaux : Les achats locaux de pièces de rechange produites localement, ainsi que toutes les prestations réalisées en Algérie liées directement à l'activité de production ;

— exportations de véhicules : La valeur d'exportation des véhicules produits en Algérie par l'investisseur ;

— achats à l'importation : Les coûts d'achats des collections importées.

$$\text{Taux d'exportation PDR} = \frac{\text{Valeur de pièce d'automobile exportée}}{\text{Achats à l'importation}} \times \frac{10}{3}$$

Il est entendu par :

— valeur de pièce d'automobile exportée : La valeur exportée vers le constructeur-partenaire des pièces fabriquées localement ;

— achats à l'importation : Les coûts d'achats des collections importées.

$$\text{Taux d'emploi} = \frac{\text{Nombre d'emplois directs de la sous-traitance PDR}}{100}$$

Il est entendu par :

— nombre d'emplois directs de la sous-traitance PDR = le nombre d'emplois directs générés par l'activité de fabrication de composants, d'équipements et de pièces et parties.

Art. 5. — La société de production et de montage, doit disposer d'une comptabilité des coûts à même de lui permettre de justifier les niveaux d'intégration atteints.

Art. 6. — Outre les conditions prévues par l'article 3 ci-dessus, le postulant doit fournir les documents justifiant les capacités techniques et financières nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du projet.

Le projet doit obligatoirement être réalisé en partenariat avec un constructeur de rang mondial.

Le postulant s'engage à :

— produire sous la ou les marque (s) du constructeur-partenaire ;

— qualifier et mobiliser les équipementiers et les sous-traitants pour la fabrication locale de composants, pièces et parties ;

— présenter les certifications en matière de sécurité et d'environnement ;

— assurer l'assistance technique, le transfert de savoir-faire et le conseil ;

— préciser les modalités d'exploitation de la licence.

Art. 7. — L'opérateur agréé doit disposer des infrastructures, des installations et des équipements de production et de montage de véhicules appropriés et conformes aux normes et spécifications techniques exigées par la réglementation en vigueur relative aux activités industrielles.

Art. 8. — L'opérateur agréé est tenu de disposer d'un personnel ayant les qualifications requises et/ou une expérience professionnelle suffisante dans le domaine.

Art. 9. — L'opérateur agréé doit mettre en œuvre un plan de formation de qualification du personnel d'encadrement local, en matière de management industriel et de gestion des chaînes de production, et du personnel de maîtrise et d'exécution aux techniques industrielles.

L'opérateur agréé contribue également à la promotion de l'innovation et de la recherche & développement appliquées à l'industrie nationale de véhicules.

Art. 10. — Les véhicules produits doivent répondre aux normes de sécurité et de protection de l'environnement prévues par la législation et la réglementation en vigueur, notamment celles prévues par l'arrêté du 23 mars 2015, modifié, fixant les cahiers des charges relatifs aux conditions et modalités d'exercice des activités de concessionnaires de véhicules neufs.

Les niveaux de consommation de carburants des modèles produits doivent correspondre aux normes et conditions exigées en la matière.

Art. 11. — Les véhicules produits sont soumis au contrôle de conformité par les services des mines, conformément à la réglementation en vigueur.

Art. 12. — L'opérateur agréé doit répondre par sa production à la demande du marché en véhicules fonctionnant au GPL/C ou GNC.

L'opérateur agréé est encouragé à produire des véhicules hybrides et électriques.

Art. 13. — Les véhicules produits doivent être garantis contre les défauts de construction, les vices apparents et/ou cachés.

L'opérateur agréé est tenu d'engager, à ses frais, des campagnes de rappel en cas de défauts de conception et de sécurité décelés sur un type ou un lot de véhicules.

Art. 14. — L'opérateur est tenu de produire des véhicules compétitifs par référence aux produits importés du même modèle et s'engage à atteindre ce résultat dès la troisième année. A cette fin, il devra produire selon les pleines capacités de ses unités et exporter l'excédent de la production non écoulé sur le marché national.

Art. 15. — L'opérateur s'engage à ne pas augmenter les prix des véhicules fabriqués en Algérie durant les périodes où le marché local est protégé sur décision des pouvoirs publics, qu'à concurrence de l'impact éventuel d'une augmentation des coûts de production ou de coûts de structure.

Art. 16. — L'opérateur agréé s'engage à assurer la disponibilité des pièces de rechange et des accessoires à travers ses distributeurs.

En cas d'arrêt de l'activité, l'opérateur agréé est tenu d'assurer la disponibilité de la pièce de rechange et des accessoires d'origine ou de qualité équivalente homologuée pendant une durée minimale de dix (10) ans.

Art. 17. — La distribution des véhicules produits localement s'exerce dans les mêmes conditions prévues par la réglementation en vigueur régissant l'activité de concessionnaires de véhicules neufs, notamment les dispositions du chapitre 4 du décret exécutif n° 15-58 du 18 Rabie Ethani 1436 correspondant au 8 février 2015 fixant les conditions et les modalités d'exercice de l'activité de concessionnaires de véhicules neufs.

Art. 18. — La mise en œuvre des engagements prévus aux articles 16 et 17 ci-dessus, est soumise à un contrôle régulier des services concernés du ministère chargé de l'industrie.

## CHAPITRE 2

### SANCTIONS

Art. 19. — L'opérateur agréé est tenu au respect des dispositions du présent cahier des charges et de se soumettre au contrôle des services habilités.

Art. 20. — Tout manquement aux dispositions du décret exécutif n° 17-344 du 9 Rabie El Aouel 1439 correspondant au 28 novembre 2017 fixant les conditions et les modalités d'exercice de l'activité de production et de montage de véhicules, et aux engagements prévus par le cahier des charges, donne lieu à l'établissement, par les services de contrôle habilités, d'un rapport ordonnant au contrevenant d'y remédier dans le délai fixé dans la mise en demeure notifiée à l'intéressé.

Art. 21. — A l'issue du délai fixé dans la mise en demeure, et si le contrevenant ne régularise pas sa situation, il est prononcé, aux torts de l'opérateur agréé, les sanctions suivantes, combinées, partiellement ou totalement, ou appliquées séparément, selon la gravité du manquement :

- le retrait des avantages liés au régime fiscal préférentiel prévu pour les collections destinées aux industries de montage et aux collections dites CKD ;

- le retrait et/ou le remboursement des avantages de l'investissement accordés dans le cadre du dispositif ANDI ;

- la révision des conditions de la concession de terrain ;

- la mise en œuvre des sanctions pécuniaires prévues par la loi de finances pour 2018 ;

- le retrait définitif de l'agrément par les services concernés du ministère chargé de l'industrie.

Le ministère chargé de l'industrie, sollicite le ministère chargé du commerce pour engager la procédure de retrait du registre du commerce.

**FICHE D'ENGAGEMENT**

Je soussigné (nom et prénom) : .....

Agissant en ma qualité de : .....

Raison sociale : .....

N° RC : .....

N° d'identification fiscale : .....

**1 – Déclare :**

avoir pris connaissance de la réglementation en vigueur et des clauses du cahier des charges fixant les conditions et les modalités d'exercice de l'activité de production et de montage de véhicules.

**2 – Atteste :**

- que tous les renseignements contenus dans ma demande d'agrément sont exacts ;
- que je suis informé que toute fausse déclaration entraînera le rejet de ma demande ;
- être d'accord avec l'ensemble des conditions et des modalités d'exercice de l'activité de production et de montage de véhicules.

**3 – M'engage à :**

- veiller au respect des dispositions de la réglementation en vigueur relative à l'exercice de l'activité de production et de montage de véhicules ;
- informer, dans les plus brefs délais, les services du ministère chargé de l'industrie de toute modification des renseignements contenus dans le dossier de la demande d'agrément ;
- transmettre, trimestriellement, aux services précités, les statistiques relatives à l'évolution des investissements, de l'emploi, du volume de production et des ventes.

A ....., le .....

**Signature**

**(Qualité du signataire)**

***Table des***  
***matières***

# **TABLES DES MATIERES**

**Remerciement**

**Dédicace**

**Liste des abréviations**

**Liste des figures**

**Liste des tableaux**

**Sommaire**

**INTRODUCTION GENERALE .....01**

**CHAPITRE I : le marché automobile mondiale .....05**

**SECTION 01 : l’histoire de l’industrie automobile mondiale .....05**

**1. Définition du terme automobile .....05**

**2. Les tous débuts de l’automobile .....06**

**2.1. Le fardier de Nicolas-Joseph Cugnot .....06**

**2.2. Les premières voitures .....06**

**2.3. Le modèle d’Otto Nikolaus ou le début de l’automobile .....06**

**2.4. Gottlieb Daimler et le moteur à gaz .....06**

**2.5. Carl Benz brevete la première automobile Le 29 janvier1886 .....07**

**3. - Les différentes évolutions de la production automobile .....07**

**3.1. La production artisanale 1890-1910 .....07**

**3.2. - Les révolutions de Ford et de Sloan .....07**

**3.3. Déclin du fordisme et l’émergence du Toyotisme .....08**

**3.4. Les nouvelles considérations .....09**

**4. Les premiers constructeurs .....09**

**4.1. Carl Benz et Gottlieb Daimler .....09**

**4.2. Renault .....09**

**4.3. Ford Motors Compagnie .....10**

**4.4. General Motors Corporation “GMC ” .....10**

**SECTION 02 : Evolution de l’industrie automobile Internationale .....10**

**1. La diffusion de l’automobile .....11**



1.1. Monopole de la triade .....	11
1.2. Dominance des pays industrialisés .....	11
1.3. Etape de motorisation .....	12
2. L'internationalisation de l'industrie automobile .....	13
2.1. Les différentes motivations et stratégies de l'internationalisation .....	14
2.2. Les motivations des internationalisations .....	14
2.3. Les différents modes d'internationalisation des constructeurs automobile .....	14
2.3.1. La croissance interne .....	15
2.3.2. La croissance externe .....	15
2.3.3. Les fusions & acquisitions .....	15
2.3.4. Les alliances stratégiques et les joint-ventures .....	16
2.3.4.1. Les alliances stratégiques .....	16
2.3.4.2. les joint-ventures .....	17
3. L'évolution de la production automobile mondiale .....	17
3.1. Evolution et la place de la production automobile dans les échanges internationaux .....	18
3.1.1. L'évolution de la production chez les principaux producteurs .....	18
3.1.2. L'importance de l'industrie automobile dans l'économie .....	19
3.2. Les équipementiers automobiles .....	19
3.2.1. Définition des équipementiers .....	20
3.2.2. Apparition et montée des équipementiers automobile .....	20
3.2.3. Le rôle des équipementiers dans l'industrie automobile .....	21
3.3. Les défis de l'industrie automobile .....	21
4. Les nouveaux producteurs d'automobile dans le monde .....	22
4.1. L'émergence de l'industrie automobile brésilienne .....	23
4.2. L'émergence de l'industrie automobile sud-coréenne .....	23
4.3. L'industrie automobile chinoise .....	24
4.4. Le Maroc Comme leader dans l'Afrique du Nord .....	24
<b>SECTION 03 : Caractéristique de l'industrie et du marché automobile mondiale .....</b>	<b>25</b>
1. Les caractéristiques de l'industrie automobile mondiale .....	26
1.1. Une industrie technologique .....	26
1.2. Une industrie capitaliste et de main d'œuvre .....	26
1.3. Une industrie de recherche et de développement .....	27

1.4. Une industrie oligopolistique .....	27
2. Les caractéristiques du marché automobile mondial .....	28
2.1. La demande mondiale, évolution et répartition .....	28
2.2. Les facteurs déterminants de la demande d'automobile .....	28
2.2.1. Le revenu .....	28
2.2.2. Coût d'utilisation et prix des véhicules .....	29
2.2.3. Eléments démographiques .....	29
2.2.4. le coût du crédit .....	29
2.3. L'automobile dans le budget des ménages .....	29
3. Distribution automobile au niveau mondiale .....	30
3.1. Évolution des parcs automobiles dans le monde .....	30
3.2. Distribution automobile .....	30
3.3. La nouvelle redistribution des pays consommateurs .....	31

## **CHAPITRE II : Le marché automobile Algérien a l'air de la nouvelle stratégie industrielle .....33**

### **SECTION 01 : Histoire de l'automobile en Algérie .....33**

1. L'histoire de l'industrie automobile en Algérie .....	33
2. La SNVI, comme première industrie en Algérie .....	34
2.1. Définition .....	35
2.2. Les filiales de la SNVIL .....	35
2.2.1. Filiale Fonderies de Rouïba (F.O.R) .....	35
2.2.2. La filiale des véhicules industriels de Rouïba(VIR) .....	35
2.2.3. Filiale carrosserie industrielle de Tiaret (CIT) .....	35
2.2.4. Filiale Carrosseries Industrielles de Rouïba (C.I.R) .....	36
2.2.5. Filiale Entreprise Rénovation Véhicules Industriels (E.R.V.I) .....	36
3. L'évolution et développement de la SNVI .....	36
3.1. La SNVI et la concurrence permanente .....	36
3.2. Exportation au niveau de la SNVI .....	37
3.3. La sous-traitance au niveau de la SNVI .....	37
4. Développement de la SNVI par joint-venture et les partenaires étrangers .....	38
4.1. Développement de la SNVI par joint-venture .....	38
4.2. SNVI- MDN- ABAR- DAIMLER et Mercedes Benz .....	38

4.3. Renault Algérie Production .....	38
---------------------------------------	----

## **SECTION 02 : le marché automobile Algérien évolution et état des lieux .....38**

1. La distribution automobile en Algérie .....	39
1.1. Les importateurs exclusifs .....	39
1.2. Les concessionnaires en Algérie .....	39
1.3. Définition du concessionnaire .....	39
1.4. Attribution des licences d'importation pour les concessionnaires .....	40
2. Le marché automobile Algérien état des lieux .....	40
2.1. Le protectionnisme appliqué au marché automobile Algérien .....	40
2.1.1. Les barrières tarifaires .....	40
2.1.2. Les barrières non tarifaires .....	41
2.2. Caractéristiques du marché automobile Algérien .....	41
2.2.1. Evolution du parc automobile national .....	41
2.2.2. Deuxième marché dans le continent africain .....	42
2.2.3. Dominance dans le marché Algérien .....	43
3. Les caractéristiques du parc automobile Algérien .....	43
3.1. La répartition du parc automobile Algérien .....	44
3.2. Le niveau de Motorisation en Algérie .....	44

## **SECTION 03 : La politique d'industrialisation et l'automobile (Développement d'une industrie automobile en Algérie) .....44**

1. Evolution du cadre économique en Algérie .....	45
1.1. Evolution du cadre économique institutionnel en Algérie .....	45
1.1.1. De 1962 à 1989 .....	45
1.1.2. De 1989 à 2000 .....	46
1.1.3. De 2000 à 2009 .....	46
1.1.4. De 2009-jusqu'à présent.....	46
1.2. Evolution de la politique algérienne en matière d'investissement étrangers.....	47
1.2.1. Avant 2009 .....	47
1.2.2. de nouvelles règles sont applicables aux IDE à partir de LFC 2009 .....	47
2. L'automobile dans la nouvelle stratégie d'industrielle .....	48
2.1. La nouvelle stratégie industrielle Algérienne.....	48
2.1.1. Définition de la stratégie .....	48
2.1.2. Présentation de la nouvelle stratégie industrielle Algérienne .....	48

2.2. Objectif de la nouvelle stratégie .....	49
2.2.1. La durabilité et l'endogénéisation de la croissance industrielle .....	49
2.2.2. L'intégration dans l'économie mondiale .....	49
2.3. Quelle est la place industrie automobile dans la stratégie industrielle ? .....	50
3. Le cas de l'Algérie est-il favorable pour une industrie automobile ? .....	51
3.1. Investissement dans le secteur automobile en Algérie .....	51
3.1.1. Quelle est la forme adéquate de partenariat avec les constructeurs mondiaux ?.....	51
3.1.2. L'intégration dans les réseaux internationaux .....	52
3.1.3. La possibilité de développer l'assemblage au sein du réseau international .....	52
3.2. Les atouts de l'Algérie en faveur d'une industrie automobile .....	52
3.2.1. Coûts de main-d'œuvre :.....	52
3.2.2. Le dynamisme du marché algérien : .....	53
3.2.3. La proximité avec un grand pôle productif attire des IDE .....	53
3.2.4. Présence d'une production de véhicules industriels intégrée .....	53
3.3. Les contraintes de développement d'une industrie automobile en l'Algérie .....	53
3.3.1. Le climat des affaires et l'instabilité institutionnelle .....	53
3.3.2. Faible présence de sous-traitants automobile .....	54
3.3.3. Dépendance aux prix d'hydrocarbures .....	54
3.3.4. La désintégration du tissu industriel algérien .....	54

## **CHAPITRE III : l'impact de la politique d'industrialisation sur le marché automobile Algérien .....**

### **SECTION 01 : Emergence d'une nouvelle industrie automobile Algérienne .....**

1. Présentation de la nouvelle industrie automobile Algérienne .....	55
1.1. Présentation du projet de l'industrie automobile en Algérie .....	55
1.2. La base légale de la nouvelle industrie automobile en Algérie .....	56
1.3. La forme juridique des constructeurs automobiles Algériens .....	56
2. Les nouveaux constructeurs installés en Algérie .....	57
2.1. RENAULT Algérie Production (RAP Spa) .....	57
2.2. Volkswagen .....	58
2.3. Hyundai .....	58
2.4. KIA Algérie .....	59

**SECTION 02 : Les entreprises Algériennes dans les réseaux internationaux de la production d'automobile .....61**

1. Méthodologie et conditions de déroulement de l'enquête .....	61
1.1. L'objet de l'enquête .....	61
1.2. Le choix du type de l'enquête .....	61
1.3. Sélection de l'échantillon .....	62
1.4. La taille de l'échantillon .....	62
1.5. Elaboration du questionnaire .....	62
1.6. Techniques utilisées .....	62
1.7. Difficultés rencontrées lors de l'investigation .....	62
2. Présentation et interprétation des résultats de la recherche .....	63
2.1. Présentation générale des entreprises .....	63
2.1.1. Les constructeurs automobiles .....	63
2.1.2. Les concessionnaires automobiles .....	63
2.1.3. Environnement des entreprises .....	64
3. Analyse du marché automobile national .....	65
3.1. L'analyse des résultats de l'enquête faite auprès des concessionnaires .....	65
3.1.1. Les types d'automobile fabriquée par les constructeurs .....	65
3.1.2. Evolution des prix des véhicules des 04 marques .....	66
3.2. Evolution des importations des véhicules .....	70
3.2.1. Importation par les particuliers .....	70
3.3. Evolution des importations des véhicules dans le cadre commercial .....	71
3.3.1. Evolution des importations de véhicules en nombre .....	72
3.3.2. Evolution des importations de véhicules en valeur .....	72
3.3.3. Analyse des résultats de l'étude .....	72
3.4. L'intégration locale et le transfert de technologie .....	73
3.5. Impact de compagnie la KHELLIHA TSADI sur la vente des véhicules .....	73

**SECTION 03 : Quelle future pour l'industrie automobile en Algérie .....75**

1. Quelles possibilités de développer l'assemblage au sein du réseau international .....	75
1.1. Le potentiel humain et organisationnel .....	75
1.2. L'environnement économique et concurrentiel .....	76

1.3. Intégration nationale en matière de valeur ajoutée dans les véhicules made in Alegria .....	76
1.3.1. Notion de l'origine .....	76
1.3.2. Taux d'intégration National dans les véhicules assemblés en Algérie .....	77
1.4. Sous-traitance dans l'industrie automobile Algérienne .....	77
1.5. La place des équipementiers dans l'industrie automobile en Algérie .....	78
2. Aperçu comparatif de l'automobile avec le Maroc .....	78
2.1. Potentiel d'intégration des entreprises algériennes dans les réseaux internationaux de production .....	78
2.2. La position de l'Algérie dans la production mondiale comparant au Maroc .....	79
2.3. Les investisseurs étrangers sont-ils intéressés par le Maroc ou l'Algérie ? pourquoi ? .....	80
<b>CONCLUSION GENERALE .....</b>	<b>81</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>80</b>
<b>ANNEXE .....</b>	<b>80</b>
<b>TABLE DES MATIERES</b>	

## **Résumé**

L'économie mondiale connaît de profondes transformations ces dernières décennies, un changement de la carte géographique mondiale des puissances productives, caractérisé par la montée non seulement des pays émergents mais aussi de certains des pays en développement. L'Algérie est un pays en développement qui capitalise des atouts considérables pour prendre part dans la nouvelle géographie économique mondiale, connue par sa dépendance de la rente pétrolière, vu qu'elle est un pays mono-exportatrice, un problème qui menace l'autonomie même du pays vis-à-vis les puissances économiques mondiales, qu'avec la nouvelle stratégie industrielle veut reconstituer son tissu industrielle en encourageant la production locale.

Le secteur automobile est le plus qui avait de l'intérêt des autorités Algériennes, Plusieurs projet ont étaient réalisés au cours des 5 dernière années, avec des investissements conséquents dans le but est de substituer aux et de réduire la facture des importations. Une réalité confirmée au cours de notre enquête sur le devenir du marché automobile à l'aire de la nouvelle industrie de montage, mais cette dernière a impacter négativement le marché automobile depuis sans avènement ce qui était la réponse pour notre problématique de recherche : **quel est l'impacte de la nouvelle stratégie industrielle sur le marché automobile Algérien ?**

**Mots Clés : Industrie automobile, constructeur, concessionnaires, Algérie,**

The global economy is undergoing profound transformations in recent decades, a change in the global geography map of productive powers, characterized by the rise not only of emerging countries but also of some of the developing countries. Algeria is a developing country that capitalizes considerable assets to take part in the new world economic geography, known by its dependence on oil revenue, since it is a mono-exporting country, known for its dependence on oil revenue, as it is a mono-exporting country, a problem that threatens the country's own autonomy vis-à-vis the world's economic powers, that with the new industrial strategy wants to reconstitute its industrial fabric by encouraging local production.

The automotive sector is the most that had the interest of the Algerian authorities, several project were realized during the last 5 years, with consequent investments in order to substitute for and reduce the import bill, A reality confirmed during our investigation into the future of the automotive market in the new assembly industry, but the latter has had a negative impact on the automotive market since without the advent, which was the answer for our research problem: what is the impact of the new industrial strategy on the Algerian automobile market?

**Keywords: Automotive industry, Car manufacturer, dealer, Algeria.**