

**Diagnostic du contexte juridique de l'industrie automobile en Algérie et
impact sur les investissements directs étrangers.
Diagnosis of the legal context of the automotive industry in Algeria and
impact on foreign direct investments.**

Mme AMOKRANE HAKIMA¹
Mr GUENDOUDI BRAHIM²

¹ M.A.A Université Mouloud MAMMERY TiziOuzou, amokrane_h@yahoo.fr

² Professeur en sciences économiques

Université Mouloud MAMMERY Tizi-ouzou, Mail : brahguen@yahoo.fr

Reçu le:19/09/2021

Accepté le:20/12/2021

Publié le:30/12/2021

Résumé :

Pour mieux encadrer la filière de montage et de production de véhicules en Algérie, un cahier des charges dans lequel sont définies les conditions d'exercice de cette activité, a fait l'objet d'un décret exécutif (août 2020). Des textes spécifiques ont été mis en place par le gouvernement dans le but d'inciter les investisseurs tant nationaux qu'étrangers à participer à la croissance de ce secteur. Force est de constater que malgré les efforts consentis dans ce sens, (la suppression de la règle 51/49 pour le secteur de l'automobile par exemple), les résultats ne sont toujours pas concluants. Cet article se veut d'être à la fois, un diagnostic juridique de l'industrie automobile en Algérie et une analyse critique de l'état et de la nature des investissements dans ce secteur.

Mots Clés : industrie automobile, réglementation, politique d'incitation, investissement direct étranger, intégration locale.

Codes de classification de Jel : L62, F21, K23

Abstract:

To better supervise the vehicle assembly and production sector in Algeria, specifications in which the conditions for exercising this activity are defined have been the subject of an executive decree (August 2020). Specific texts were set up by the government in order to encourage both domestic and foreign investors to participate in the growth of this sector. It is clear that despite the efforts made in this direction (the removal of rule 51/49 for the automotive sector, for example), the results are still not conclusive. This article is intended to be both a legal diagnosis of the automotive industry in Algeria and a critical presentation of the state and nature of investments in this sector.

Keywords : automotive industry, regulation, incentive policy, foreign direct investment, local integration

Codes de classification de Jel : L62, F21, K23

Auteur correspondant : AMOKRANE Hakima, Email : amokrane_h@yahoo.fr

1. Introduction

L'économie algérienne tire en grande partie ses ressources financières des hydrocarbures. Une dépendance qui a eu, suite aux multiples baisses des prix de ces hydrocarbures, un impact majeur tant sur les recettes publiques que sur la balance commerciale de manière générale. L'investissement devient un moteur de relance économique et l'adoption de mesures pour encourager, promouvoir et faciliter les investissements, notamment étrangers, devient, aujourd'hui plus qu'hier, indispensable.

Depuis les années 90, et suite à son ouverture à l'économie de marché, l'Algérie s'est engagée dans un processus de mise en place de politiques de libéralisation notamment, la mise en place d'un nouveau dispositif législatif conçu pour soutenir l'investisseur privé national et rendre possible l'appel aux capitaux étrangers.

La diversification des échanges, à savoir la promotion des exportations hors hydrocarbures, reste l'une des priorités du gouvernement. Désormais, le pays marque de plus en plus sa volonté de s'inscrire dans les flux commerciaux internationaux en bénéficiant, notamment, d'une réglementation souple et attractive à l'égard des investissements étrangers. Les enjeux, d'ordres économiques, politiques et industriels, liés à cette politique d'ouverture, sont nombreux.

Les pouvoirs publics s'efforcent d'attirer les Investissements Directs Etrangers (IDE) dans les secteurs susceptibles de créer des emplois et de réduire la dépendance à l'égard de certains produits d'importations de biens transformés. Plusieurs secteurs font l'objet d'incitations fiscales pour les investisseurs étrangers, dont l'industrie automobile, objet de cette étude.

Par industrie automobile, nous entendons toutes les entreprises qui sont investies dans les équipementiers spécialisés, les constructeurs de voitures particulières, de véhicules de loisir, ou de véhicules utilitaires et les carrossiers. Cette activité intègre ainsi la filière complète, allant des fabricants des moteurs et organes mécaniques en amont, dès lors qu'ils sont principalement destinés à des véhicules automobiles, jusqu'à la commercialisation. La construction automobile mêle étroitement des producteurs intégrés, des concepteurs, des assembleurs, des donneurs d'ordre et des sous-traitants, ainsi que des prestataires de services d'aménagement de véhicules automobiles (INSEE, 2016).

Ainsi, pour plus d'efficacité et pour mieux encadrer la filière de montage et de production de véhicules en Algérie, un cahier des charges a fait l'objet d'un décret exécutif, en Août 2020, qui a clairement défini les conditions d'exercice de cette activité (actualité industrie).

Cet article porte un regard exploratoire et critique sur l'industrie automobile en Algérie. Suite à une étude menée auprès des organismes de Direction Générale des Douanes, Ministère de l'Industrie, la Bourse Algérienne de Sous-traitance et du Partenariat (BASTP), l'Association des Constructeurs et des Concessionnaires Automobiles (l'AC2A), Nous nous posons les questions suivantes :

Quelles sont les personnes autorisées à exercer l'activité de construction automobile en Algérie ? Et à A quelles conditions ? Quelles sont les politiques d'incitation mises en œuvre par les pouvoirs publics ?

Par une démarche analytique, nous avons traité des textes spécifiques se rapportant au processus de l'investissement dans le secteur automobile en Algérie, à savoir tout ce que cela suppose comme conditions exigées afin de concrétiser l'acte d'investir. Nous avons également ressorti les avantages offerts pour encourager et promouvoir l'investissement des non résidents. Ce sont d'ailleurs là, les ambitions affichées par :

- la loi n°16-09 relative à la promotion de l'investissement, publiée au Journal officiel le 3 août 2016, qui abroge l'essentiel des dispositions de l'ordonnance n°01-03 du 20 août 2001, modifiée et complétée, relative au développement de l'investissement ;
- Et le décret n° 20-226 correspondant au 19 aout 2020 fixant les conditions et les modalités d'exercice de l'activité de construction de véhicules qui fixe le régime applicable aux investissements nationaux et étrangers réalisés dans les activités économiques de production et de montage de véhicules. Ce décret abroge l'essentiel des dispositions du décret exécutif n° 17-344 du 28 novembre 2017 fixant les conditions et modalités d'exercice de l'activité de production et de montage de véhicules.

Nous avons voulu, par cette recherche, présenter un document synthétique du cadre réglementaire qui régit l'industrie de l'automobile en Algérie. Une démarche qui constitue,

à juste titre, une étape indispensable pour une meilleure compréhension de la situation du secteur automobile. Poser le cadre réglementaire permet d'établir un diagnostic plus efficace et aller dans une démarche stratégique bien structurée qui augmenterait les opportunités d'une meilleure action stratégique.

L'article se présente en deux parties : la première présentera les personnes éligibles pour ce type d'investissement. Il y sera présenté ensuite les conditions d'exercice de l'activité de construction d'automobile en Algérie avec toutes les étapes nécessaires, depuis l'autorisation provisoire jusqu'à l'obtention de la décision de l'évaluation technique. Enfin, nous traiterons des conditions et des engagements relatifs aux investisseurs étrangers dans le secteur de l'automobile. La deuxième partie quant à elle présentera l'évolution de l'investissement dans l'industrie automobile en Algérie. Nous aborderons les avantages des investissements directs étrangers pour l'économie algérienne avant d'analyser l'état des lieux de ces investissements.

2. Analyse préliminaires du Décret Exécutif n°20-226 fixant les conditions de l'exercice de l'activité de construction d'automobile en Algérie.

Dès le début de l'année 2020, un processus de refonte des règles existantes a été lancé par l'introduction d'un nouveau décret exécutif n°20-226 du Journal officiel n°49 du 19 août 2020, fixant les conditions et les modalités d'exercice de l'activité de construction de véhicules, mettant ainsi fin à la législation existante en place (décret exécutif 17-344). Les opérateurs existants (principalement dans l'activité d'assemblage de voitures) sont tenus de se conformer au nouveau cahier des charges (Annexé au décret exécutif n°20-226).

Les indices du décret exécutif n°20-226 ont pour but l'émergence et la promotion du tissu industriel automobile existant, son cadre juridique est basé, principalement, sur l'intégration progressive par implication des acteurs locaux (sous-traitants, petits équipementiers, prestataires de services techniques et d'ingénierie).

Il convient de rappeler que le droit algérien dispose d'un cadre juridique applicable à l'organisation et à la structuration des investissements, à savoir la loi n°16-09 relative à la promotion des investissements du 3 août 2016, modifiée et complétée. Toutefois, il doit être précisé que les autres dispositions de la Loi n°16-09 demeurent applicables, dans la mesure où le projet d'investissement de construction de véhicules est éligible pour bénéficier des avantages octroyés pendant les phases de réalisation et d'exploitation du projet.

2.1 Conditions générales du présent dispositif

Conformément à l'article 3 du présent décret, l'exercice de l'activité de construction de véhicules en Algérie est subordonné au respect des dispositions et à la souscription au cahier des charges joint en annexe I de ce cahier de charge.

2.1.1 Personne éligible pour investir dans la construction de véhicules.

Au regard de l'article 2 du Décret Exécutif n°20-226, la personne éligible pour investir dans la construction automobile et de véhicules est « Toute entité de droit algérien, exerçant une activité industrielle entrant dans le cadre des conditions édictées par le présent décret et les dispositions du cahier des charges à souscrire, jointe en annexe. L'investisseur peut être une ou plusieurs personnes physiques ou morales étrangères, opérant seule ou en partenariat avec des nationaux résidents, opérant dans le cadre d'une société de droit algérien ».

Le Décret Exécutif n°20-226 dont les dispositions légales sont conformes avec la loi n°19-14 portant loi de finance pour 2020 du 11 décembre 2020 « LF 2020 » limite, désormais, l'application de la règle 51/49 aux investissements mixtes à certains « secteurs stratégiques » qui seront énumérés de manière exhaustive par voie réglementaire conformément à l'article 109 de LF 2020. Ainsi, conformément aux articles 49 et 50 de la loi de finance complémentaire 2020, l'industrie de la construction automobiles et de véhicules est exclue des « secteurs stratégiques » qui obligent la participation des investisseurs étrangers à se limiter à 49% du capital, en conformité avec la règle 51/49.

Cette règle 51/49 a longtemps constitué un sujet de polémique au sein des éventuels partenaires étrangers. Le marché de l'automobile étant un créneau porteur, l'exclusion de cette industrie des secteurs stratégiques dans le but, entre autres, de la retirer de la contrainte de cette règle devrait être un facteur très attractif pour les IDE. Cependant, comme nous allons le voir dans la deuxième partie de cet article, les contraintes sont multiples et cet avantage n'a pas tout à fait abouti aux résultats escomptés.

2.1.2 La notion d' « investissement » dans le cadre du Décret Exécutif n°20-226

Le régime applicable aux investissements réalisés dans les activités de production et de montage de véhicules qui couvre aussi bien les investisseurs nationaux qu'étranger a été régi par les dispositions du décret exécutif n°17-344 du 28 novembre 2017. L'activité de revente en l'état est exclue de son champ d'application.

Ainsi, au terme du présent décret, « sont des investissements, toute entité de droit algérien, créée dans le cadre des lois et règlements en vigueur, entre une partie algérienne et un partenaire étranger ». Cette définition sera revue et redéfinie dans le cadre du nouveau décret n°20-226 correspondant au 19 Aout 2020, qui considère que « l'investisseur peut être une ou plusieurs personnes physiques ou morales étrangères opérant seule ou en partenariat avec des nationaux résidents, opérant dans le cadre d'une société de droit algérien ».

L'investissement dans le secteur automobile sera défini dans l'article 2 du décret exécutif comme « Tout investissement ayant pour finalité de produire localement un véhicule dont le taux d'intégration répond aux exigences du présent Décret en partant de sa base constituée par le châssis et la carrosserie et toute autre partie emboutie ou mécano-soudée ».

2.2 Cadre réglementaire pour l'exercice de l'activité de construction automobile et de véhicules en Algérie

Le décret exécutif n° 17-344 qui fixe les conditions et modalités d'exercice de l'activité de production et de montage de véhicules définit l'activité de production ou de montage de véhicules, comme « une activité de fabrication 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 ». Cette activité 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 (Art 3).

2.2.1 Obtention de l'Autorisation Provisoire.

L'investisseur doit en premier lieu obtenir une autorisation provisoire du Ministère Chargé de l'Industrie. Pour ce faire, un dossier doit être préparé et déposé auprès du

secrétariat du Comité Technique, créé spécialement à cet effet. Le dit dossier doit impérativement contenir les documents suivants :

- Formulaire de demande d'autorisation provisoire ;
- Cahier des charges daté, signé et paraphé par la personne dûment habilitée et portant la mention « lu et approuvé » ;
- Fiche d'engagement dûment daté et signé ;
- Copie des statuts de la société faisant ressortir l'activité construction de véhicules ;
- Etude technico-économique portant :
 - Une étude détaillée du projet, couvrant les aspects techniques, financiers et commerciaux du projet, avec des prévisions chiffrées sur les trois (03) exercices d'exploitation ;
 - Une liste des principaux équipements et installations du projet et création d'emplois par catégorie ;
 - La disponibilité et l'organisation des installations qui abritent l'activité (plans détaillés) ;
 - Les montants d'investissement envisagés par étapes en adéquation avec les niveaux d'intégration du projet ;
 - Le niveau de production projeté par type, modèle et par étape en volume de production ;
 - La liste des principaux composants, pièces et parties importer et ceux à produire localement (soit par intégration interne soit en sous-traitance).
- S'engager à obtenir un Identifiant Mondial de Fabriquant (World Manufacturer Identifier « WMI ») spécifique à l'usine installée en Algérie.

Ainsi conformément à l'article 6 et 2 du Décret Exécutif n°20-226, l'autorisation est délivrée par le Comité Technique, dans un délai de 30 jours ouvrables. De même, l'avis défavorable est motivé et notifié au demandeur dans le même délai.

Cependant, selon l'article 7 et 4 du Décret Exécutif n°20-226, l'autorisation provisoire ne doit en aucun cas être assimilée à une autorisation d'exploitation, dont l'obtention est subordonnée à la bonne exécution des engagements souscrits. Plus précisément, cette autorisation permet juste à l'investisseur de commencer la réalisation de son investissement, en référence à l'acquisition ou à la location du terrain, la construction des installations nécessaires pour abriter l'activité. Par ailleurs, l'autorisation est valable pour une période de 36 mois avec possibilité de prorogation de 12 mois sur demande de l'investisseur appuyée des documents justificatifs ; d'où appellation provisoire.

2.2.2 Obtention de l'Agrément Final.

Le démarrage de l'activité d'exploitation du projet d'investissement est conditionné par l'obtention de l'agrément final, auprès toujours, du comité technique. Cela nécessite la fourniture d'un second dossier comportant les pièces suivantes a savoir :

- ▶ Une demande d'obtention de l'Agrément Final ;
- ▶ Une copie du registre du commerce ;
- ▶ Le numéro d'identification fiscal « NIF » ;
- ▶ Les documents attestant l'existence des infrastructures et équipements nécessaires à la production des véhicules tels que déclarés dans les documents du dossier d'autorisation provisoire ;

- ▶ Le justificatif de l'usine algérienne titulaire d'un enregistrement WMI.

Par ailleurs, l'octroi de l'agrément est soumis à l'inspection du site abritant les installations et les infrastructures du projet par le département de l'industrie de la Wilaya de résidence. L'Agrément Final sera accordé par le Ministre chargé de l'industrie dans les 30 jours suivant le dépôt de la demande auprès du Comité Technique.

Dès lors, toute insuffisance constatée ou réserves faites à l'égard du projet seront notifiées à l'investisseur par le secrétariat du comité technique dans les 30 jours. Pour y remédier, l'investisseur dispose de 15 jours à compter de la réception de la réserve, comme le stipule l'article 93 du décret exécutif n°20-226.

Toutefois, en tant que titulaire de l'Autorisation Provisoire, si l'investisseur ne remplit pas ses obligations et ses engagements après expiration de sa durée initiale (24 mois) ou à l'expiration de sa durée de prorogation (sans préciser la durée de la prorogation), ou si il ne sollicite pas l'Agrément Final en tant que deuxième étape du processus d'acceptation d'opérateurs pour la construction de voitures, le Ministre chargé de l'industrie peut saisir et charger le Ministre du commerce d'entamer la procédure légale de retrait du registre du commerce de l'investisseur demandeur. Etant donné que ce dernier document est délivré par ses services.

C'est pourquoi l'article 4 du Décret Exécutif n°15-234 précise que « L'inscription au registre du commerce pour l'exercice d'une activité ou d'une profession réglementée est soumise à la présentation, d'une autorisation ou d'un agrément provisoire, délivré par l'administration ou l'institution habilitée. L'exercice effectif de l'activité ou de la profession réglementée, reste subordonné à l'obtention par le Postulant, de l'autorisation ou de l'agrément définitif délivré par l'administration ou l'institution habilitée, lorsque, les conditions de l'exercice de l'activité et de la profession le permettent ».

2.3 Cadre technique pour l'exercice de l'activité de construction de véhicules

Le régime fiscal préférentiel applicable à la construction de véhicules, de l'article 22 du présent décret, subordonne le bénéfice de celui-ci à l'obtention de la Décision d'Evaluation Technique « DET ».

2.3.1 Obtention de la Décision d'Evaluation Technique (DET)

Celle-ci est délivrée par le Ministre chargé de l'industrie au constructeur agréé dans les 30 jours suivant la visite du site par le département de l'industrie de Wilaya du ressort duquel l'usine du fabricant est implantée pour l'existence de l'infrastructure nécessaire. Le dossier est soumis au secrétariat du Comité Technique en deux (02) exemplaires. Ce dernier doit contenir les pièces qui suivantes (art 12) :

- ▶ Un formulaire de demande de décision d'évaluation fourni à cet effet dûment complété et accompagné de pièces justificatives ;
- ▶ Une copie du registre du commerce ;
- ▶ Les fiches techniques descriptives sur papier et sur support électronique ;
- ▶ La liste des composants fabriqués localement à intégrer dans le produit.

2.3.2 DET et taux d'intégration.

Conformément aux dispositions légales de l'Annexe I du Décret Exécutif n°20-226 (Art. 16), l'intégration est l'opération par laquelle « Le constructeur s'engage à adopter une démarche industrielle opérationnelle pour une intégration locale au niveau de son usine et/ou en faisant appel à la sous-traitance. Les investisseurs peuvent se regrouper pour lancer

des opérations de partenariat de production d'ensembles, sous-ensembles, organes et composants automobiles dans le cadre d'une intégration locale ».

Par taux d'intégration, il y a lieu d'entendre, au sens du présent cahier des charges, l'atteinte d'un taux minimum des activités réalisées en Algérie concourant à la production du produit final, soit en usine ou par la sous-traitance locale (Art18). Ainsi les achats locaux issus de la sous-traitance locale sont comptabilisés en tant qu'intégration locale. De tels achats peuvent concerner les matières, pièces de première monte et les composants produits localement et qui, également, justifient un taux d'intégration acceptable par la réglementation applicable.

L'importance de la DET réside dans la confirmation de l'engagement du constructeur vis-à-vis des pouvoirs publics pour son implication dans la production locale de véhicules en appliquant un taux d'intégration progressive croissant conformément à l'art 14 du décret exécutif comme suit :

Tableau : Taux d'intégration industrielle exigé par les pouvoirs public

Année correspondante	Taux d'intégration
Démarrage de l'activité (durée 2 ans)	Minimum 30%
3ème année	35%
4ème année	40%
5ème année	50%

Source : Art 14 du Décret exécutif n° 20-226 du 29 correspondant au 19 août 2020 fixant les conditions et les modalités d'exercice de l'activité de construction de véhicules en Algérie

Si l'intégration industrielle atteint un meilleur taux, alors c'est tout un tissu d'entreprises locales qui pourraient voir le jour.

Le taux d'intégration global est calculé selon la formule suivante :

$$\text{Taux d'intégration} = 100 \frac{\text{CL} + \text{AL}}{\text{CL} + \text{AL} + \text{AI}}$$

CL : coûts locaux (coût de revient des pièces fabriquées par l'usine pour elle-même, salaires et formation).

AL : valeur des achats locaux (pièces fabriquées localement, matière locale lorsqu'elle n'est pas incluse dans les coûts locaux).

AI : valeur des achats à l'importation : ne peut, en aucun cas, être égale à celle du véhicule fini sur un autre marché, et la valeur du véhicule fini local supérieure, tous agrégats cumulés.

Chaque taux, entrant dans la formule de calcul, participe au taux d'intégration global. Par ailleurs, un bonus de 5% du taux d'intégration général atteint, est accordé sur le taux d'intégration pour l'adaptation, sur les véhicules produits, des organes suivants de production nationale : moteurs, ponts et boîte de vitesses et ce pour chaque module ayant atteint le taux d'intégration de 40%, en plus de son incidence sur le taux général. Au-delà de la cinquième année d'exploitation, et après atteinte du taux d'intégration exigé par les dispositions du présent décret, les décisions d'évaluation technique sont renouvelables annuellement (Art 14).

Rappelons que l'investisseur dispose d'un droit de recours (Atc17), administratif en cas de décision défavorable pour l'obtention de la DET, à introduire auprès de la commission de recours (prévue à l'article 21), dans un délai de quinze (15) jours, à partir de la date de notification de la décision. La Commission de Recours transmet la plainte au Ministre chargé de l'industrie pour délibérer statuer. Une fois la décision prise, il revient à la Commission de notifier la décision finale dans un délai maximal de 30 jours, à compter de la date de réception du recours.

Il est à noter que le taux d'intégration est un indicateur d'une économie en bonne santé. Et si les exigences en cette matière sont plutôt strictes, c'est que l'objectif dépasse la simple ambition économique pour atteindre à une ambition sociale également (création d'emploi, amélioration du cadre de vie).

2.4 Régime fiscal accordé à l'activité de construction de véhicules.

Selon l'art. 22 du présent décret, les constructeurs de véhicules bénéficient du régime préférentiel, conformément aux dispositions de l'article 60 de la loi de finance complémentaire pour 2020 applicable aux intrants servant à produire les composants et sous-ensembles intégrés en production interne (les matières premières importées ou acquies localement), ainsi que les modules et composants acquis auprès des sous-traitants locaux et importés sur tout véhicule ayant atteint le taux d'intégration prévu dans les délais impartis.

Les matières et composants importés seront consignés dans une liste quantitative établie au titre de chaque exercice fiscal, comme partie intégrante d'une DET accordé par le Ministre chargé de l'industrie, que le constructeur agréé sera tenu de soumettre aux services de l'administration des douanes et des impôts.

2.5 Conditions techniques et particulières applicables aux investisseurs.

En plus des conditions générales susmentionnées, l'exercice de l'activité de construction de véhicules en Algérie est subordonnée au respect d'un certain nombre de modalités à la fois par l'investisseur étranger ; l'investisseur algérien et l'investisseur algérien dans le cas d'un partenariat avec un investisseur étranger.

2.5.1 Conditions à remplir par l'investisseur étranger

L'investisseur étranger doit remplir d'autres conditions et modalités, conformément à l'article 2 de l'Annexe I du Décret Exécutif n°20-226, a savoir :

- ▶ Être un acteur mondial de premier rang dans le domaine de la construction de véhicules ;
- ▶ S'engage à apporter son savoir-faire technologique ;
- ▶ Etre garant solidaire en cas de financement partiel du projet par la banque ;
- ▶ Présenter l'étude technique du projet effectuée par des bureaux d'études spécialisés, sous contrat directement avec la maison mère, et financée par cette dernière ;
- ▶ Apporter, au lancement du projet, un minimum de 30% en fonds propres du montant global de l'investissement, pour son financement.

2.5.2 Conditions à l'égard de l'investisseur algérien.

L'article 3 Annexe I du Décret Exécutif n°20-226, fixe les conditions particulières suivantes qui s'appliquent pour l'investisseur algérien :

- ▶ Posséder une capacité financière de fonds propres d'au moins 30% de sa participation au montant global de l'investissement envisagé ;
- ▶ Aptitude à la mise en place et à la gestion d'un investissement industriel concrétisée par une précédente expérience d'au moins 5 ans dans une activité de production

industrielle, sans incidents de gestion, ni défaut de paiement de ses obligations financières et sans infractions majeures constatées ;

- ▶ Disposer d'une solvabilité quant à ses fonds propres et les garanties d'équipement ;
- ▶ Les plans d'investissement doivent prévoir de bloquer sur compte, ses apports d'au moins 30% ;
- ▶ Présenter l'étude technique du projet, effectuée par des bureaux d'études spécialisés pour le volet technique et le volet financier du projet ;
- ▶ Présenter une situation à jour, en matière fiscale et parafiscale, sur l'intégralité des activités dans lesquelles sa caution ou sa gestion est engagées.

2.5.3. Conditions dans le cadre de partenariat entre investisseurs algériens et étrangers.

Dans le cadre d'un partenariat, l'investissement industriel de construction de véhicules, doit répondre (art 4 annexe I du décret Exécutif n°20-206) aux exigences qui suit :

- ▶ Limiter tout financement bancaire local à un seuil de 40% des coûts du projet ;
- ▶ Apporter par toutes les parties leurs parts de capital comme prescrit dans le pacte d'actionnariat ;
- ▶ En cas de financement bancaire partiel, l'investisseur étranger doit être caution solidaire avec le ou les investisseurs algériens, en matière de garantie, à hauteur de sa quote-part dans l'actionnariat ;
- ▶ Dans le cas d'une société de droit algérien, la part des actions de l'investisseur étranger doit être détenteur d'une participation minimale de 30% du capital social de cette société ;
- ▶ L'investisseur étranger doit présenter et garantir également l'étude technique du projet,

Présentation d'un protocole d'accord ou d'un accord de partenariat comprenant:

- L'objet et la forme juridique de la société ;
- La durée du partenariat ;
- La répartition des actions ou parts sociales entre les parties prenantes du projet ;
- Le processus de maturation du projet, son planning ainsi que le rôle de chacune des parties ;
- Le plan de financement de l'investissement ;
- Le taux d'intégration projeté au départ et selon les étapes précisées dans le cahier des charges, ainsi que la nature des composants et services à intégrer ;
- Les types, modèles et volumes totaux de véhicules à produire annuellement, avec la proportion de chaque modèle dans cette production ;
- L'engagement du constructeur propriétaire de la marque en matière de participation effective à la réussite du projet, dans les volets suivants (Art 5 de l'annexe I) : Réalisation des infrastructures et équipements de base de l'usine/ Prise en charge technique à l'exécution/ Assistance à l'adaptation des produits à une utilisation spécifique/ Plan de formation technique du personnel de maîtrise et de l'exécution de la société/ Plan de formation de l'encadrement local, en matière de management industriel et de gestion des chaînes de production.

2.6 Obligations et engagements imposées aux investisseurs

Une liste d'obligations et d'engagements auxquels doit répondre les investisseurs (étrangers et nationaux) est prévue dans le décret exécutif n°20-226 les articles (6 à 15 de

l'Annexe I). on peut citer : Les véhicules à produire doivent répondre aux normes de sécurité et de protection de l'environnement ainsi qu'aux critères de qualité du pays d'origine, Les composants, pièces et parties importés destinés à la première monte ne peuvent, en aucun cas, faire l'objet de revente en l'état.

Au choix du constructeur, la gamme de véhicules de production locale ne doit pas dépasser 4 modèles, Un projet de production de véhicules ne peut intégrer dans sa ligne de production des modèles de marques différentes sur le même site, même si le partenaire étranger est détenteur du capital des marques en question en bourse ou impliqué dans leur gestion directe, Les composants, pièces et parties importés destinés à la première monte ne peuvent, en aucun cas, faire l'objet de revente en l'état, Le fabricant s'engage à assurer la disponibilité des accessoires et des pièces de rechange auprès de son réseau de distribution, En cas de cessation d'activité, le fabricant s'engage à assurer auprès de son réseau de distribution la disponibilité des pièces détachées et accessoires d'origine pendant au moins 10 ans à compter de la cessation., etc.

Par ailleurs le non-respect des différentes obligations et engagements par les investisseurs est soumis a de lourdes sanctions appliquées partiellement ou en intégralité (Art 24, annexe I), notamment :

- Le retrait et/ou le remboursement des avantages de l'investissement accordés dans le cadre du dispositif de l'Agence Nationale du Développement de l'Investissement (ANDI) ;
- La révision des conditions de la concession de terrain ;
- La mise en œuvre des sanctions pécuniaires prévues par la loi de finances pour 2019 ;
- La suspension des avantages fiscaux prévus par le dispositif fiscal préférentiel pour une durée d'au moins d'une année ;
- La restitution des avantages consentis pour les quantités importées, objet du détournement ;
- L'application des pénalités fiscales prévues en matière d'infractions fiscales ;
- Le retrait définitif de l'agrément.

2.7 Des incitations à la production locale pour stimuler le secteur Automobile

Après avoir introduit plusieurs mesures d'incitation en 2015, notamment des exemptions d'impôt sur les sociétés et une facilitation des procédures d'obtention de permis de construire pour les usines, le gouvernement le gouvernement avait décidé, en décembre 2015, d'appliquer un système de quotas à l'importation. Les importations seront ainsi soumises, dès 2016, à une licence d'importation. Le 8 mai 2016, la mesure s'est concrétisée par l'annonce des contingents marque par marque. Au total, les 40 concessionnaires agréés par le ministère du Commerce pourront importer 83 000 voitures en 2016 (Lebec, 2016) , pour un montant inférieur à 1 milliard de dollars (moins de 900 millions d'euros). C'est trois fois moins qu'en 2015 (265 500 véhicules importés, pour 3,14 milliards de dollars) et cinq fois moins qu'en 2014 (418 000 unités, 5,7 milliards de dollars) et à moins de 20 000 en 2017 (Le portail de l'entreprise algérienne, 2018).

En soumettant l'importation de véhicules à un système de quotas, l'État veut inciter les groupes internationaux à produire d'avantage sur place (Lebec, 2016). Ces licences d'importation visent donc, à réduire et à assainir la filière d'importation.

L'investissement direct étranger est sans conteste l'un des processus d'intégration les plus recherchés par les pouvoirs public (Benhama, 2020, p. 48). Il est devenu le vecteur privilégié de la croissance économique des Etats, leur permettant non seulement d'accéder au développement mais aussi de l'entretenir. C'est en ce sens qu'il faut lire les politiques

d'incitation des Etats et les efforts globaux menés en vue de faciliter la réalisation des opérations d'investissement (Gilles, 2012, p. 15).

A l'issue de cette première partie, nous avons passé en revue l'essentiel des modalités réglementaires en matière d'investissements national et étranger dans le secteur de l'automobile en Algérie. Nous pouvons remarquer que le cadre réglementaire qui prévaut est favorable pour l'expansion de cette industrie et les règles en vigueur encouragent les investisseurs à choisir ce créneau.

A titre représentatif, selon un rapport de la (CNUCED, 2019) sur l'investissement dans le monde, les flux d'investissement à destination de l'Algérie ont progressé de 22% en 2018 à 1.5 milliards de dollars contre 1.2 milliards en 2017, soutenus par l'investissement dans les secteurs pétro-gaziers et l'automobile. Pour ce qui est du secteur automobile qui a contribué à ce rebond, il a enregistré en 2018 l'entrée en service de l'usine de montage du constructeur chinois Beijing Automobile International Corporation (BAIC) dont l'investissement a dépassé 100 millions de dollars. Parmi les autres grands investisseurs, figurent Hyundai et Ford.

Dans ce qui suit, nous allons justement présenter le contexte de l'investissement direct étranger en matière d'automobile

3. Les investissements directs étrangers (IDE) dans le secteur automobile en Algérie

La promotion de l'investissement étranger constitue un axe important de la nouvelle politique d'ouverture économique adoptée par l'Algérie. C'est à travers l'ordonnance N° 01-03 du 20 août 2001 relative au développement de l'investissement, modifiée et complétée par l'ordonnance n°06-08 du 15/07/2006 et les ordonnances portant lois de finance complémentaires n° 09-02 du 22/07/2009 et n°10-01 du 26/08/2010, que la volonté de l'Etat de s'ouvrir sans restriction au capital étranger s'est affirmée. Le code consacre la liberté d'investir et le traitement égal et non discriminatoire de tout investisseur résident ou non résident. Ainsi, en référence à l'ordonnance précitée, sont considérées des investissements :

- Les acquisitions d'actifs qui entrent dans le cadre de création d'activités nouvelles ou qui sont susceptibles d'étendre les capacités de production, de réhabiliter ou de restructurer l'outil de production ;
- La participation dans le capital des entreprises (sous forme d'apport en nature ou en numéraire) ;
- Les reprises d'activités dans le cadre d'une privatisation totale ou partielle ;
- Les investissements réalisés au moyen de l'attribution de concessions ou de licences.

En parallèle à une réglementation attractive, les pouvoirs publics ont également imposé des restrictions quantitatives, comme les quotas à l'importation des véhicules. A cet effet, le tarif douanier à l'importation s'élève toujours à 15 % sur les voitures et 45 % sur les véhicules utilitaires. S'y ajoutent la TVA (19 %) et une taxe intérieure de consommation de 30 % sur les voitures. Les constructeurs automobiles ayant implanté leurs usines ont ainsi également bénéficié d'exonérations diverses et d'un tarif douanier préférentiel à 5 %. Pareillement, les sous-traitants intervenant dans la chaîne de production ont obtenu une exemption des droits de douane et de TVA pendant cinq ans. En plus de ces avantages, le gouvernement a octroyé des parts de marché aux constructeurs en échange de leur investissement (Serres, 2018). Il s'agit ainsi de créer des conditions favorables pour offrir aux investisseurs un climat d'affaire opportuniste.

3.1 Transfert technologique et Intégration locale

En Algérie, le transfert de technologie dans l'industrie automobile passe par l'application d'un programme de fabrication par étapes suivi par l'entreprise destinataire. Par conséquent, pour atteindre un meilleur taux d'intégration d'ici les prochaines années, c'est-à-dire la part de l'assemblage ayant lieu directement en Algérie, le processus d'assemblage se fera d'abord via le système SKD, ou Semi Knocked Down, puis passera en CKD, ou Completely Knocked Down,

L'un des enjeux étant donc de diminuer la part des importations de kits pré-montés SKD au profit de pièces détachées CKD qui seraient assemblées sur place.

3.1.1 Semi Knocked Down : Le SKD, est le sigle de l'expression anglaise : Semi knocked down. 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.

3.1.2 Complete Knocked Down : Le CKD, est l'acronyme de l'expression anglaise : **CompletelyKnocked Down**, la traduction française est « nécessaire non assemblé » ou « nécessaire en pièces détachées » (NED), est une technique qui consiste à exporter des produits entièrement démontés, non assemblés notamment pour éviter des droits de douanes élevés et conserver la valeur ajoutée technologique chez l'exportateur, et dont l'assemblage final est opéré par un acteur local. À ces lots de pièces réceptionnées depuis l'étranger peuvent s'ajouter des éléments produits localement afin d'atteindre une intégration plus poussée. Pour les constructeurs automobiles cette méthode constitue un avantage pour les grands constructeurs automobiles qui profitent ainsi de droits de douanes plus faibles et d'une main-d'œuvre qui est généralement moins chère sur les marchés visés.

La phase de SKD, n'est pas censée se prolonger dans le temps. Le procédé consiste à monter des véhicules dont les pièces sont déjà reçues, partiellement assemblées. Cela consiste « à exporter des produits assemblés partiellement soit à ses licenciés-partenaires, soit à ses filiales industrielles ». C'est une phase dans le taux d'intégration est en deçà des attentes locales recommandées. Ceux-ci dit le procédé SKD devait être suivi par la mise en place du procédé CKD. Lors de l'entrée en CKD, l'industrie nationale automobile aboutira au ratio 51/49 (Rahmouni, 2017) . Dans ce cadre, le concours de partenaires étrangers est nécessaire afin de permettre un transfert de compétences et de savoir faire dans le domaine.

En 2017, alors qu'aucune licence d'importation n'avait été accordée, les importations de collections SKD (l'ensemble des pièces détachées nécessaires pour assembler complètement un véhicule et CKD assemblées localement ont doublé pour atteindre 1,8 milliard de dollars, selon des chiffres publiés par l'Agence des Douanes en février, en raison de la hausse des capacités d'assemblage des usines algériennes.

3.2 Investissement étranger dans le secteur automobile

La politique volontariste du gouvernement a permis le développement d'une capacité de production locale certes limitée, mais réelle, et l'implantation effective de chaînes de montage algériennes (Serres, 2018). Notamment dans les catégories :

- **Véhicules légers :** Renault Algérie, TMC Tahkout pour Hyundai, SOVAC Production pour Volkswagen, Seat et Skoda, Gloviz pour Kia et GM Trade pour Chery.
- **Bus :** GM Trade pour Higer, Mercedes-Benz et Global Motors Industries pour Hyundai GMI
- **Poids lourds :** c'est le segment des véhicules lourds (camions, tracteurs, minibus, autocars, autobus)est le seul secteur de l'automobile possédant un site de production

intégrée (à 70%) en Algérie, comme la Société Nationale des Véhicules Industriels (SNVI) Mercedes-Benz, Daewoo, Astra, MAN, Shacman, SNVI, JAC, groupe Renault trucks

- **Véhicules utilitaires légers** : IVECO (IVAL), Hyundai (GMI), Mercedes-Benz et DFM (GM Trade).

D'autres usines sont en cours de réalisation à l'image de Nissan ou encore Peugeot & Citroën et Suzuki,...

3.2.1 Evolution du secteur automobile en Algérie

Au cours des dernières années, suite à la mise en place de mesures visant à soutenir la croissance de la production manufacturière, avec comme objectif de réduire la facture d'importation et de diversifier l'économie nationale, L'investissement international dans l'industrie automobile en Algérie a bénéficié d'un nombre croissant de producteurs.

Plusieurs géants mondiaux de l'automobile ont implantés leur usine. Le secteur a enregistré une belle poussée par le lancement de plusieurs projets et nombreuses usines de montage de véhicules son entrées en activité. Le pays vise ainsi une production automobile locale de 500 000 unités dès 2019 (Le portail de l'entreprise algérienne, 2018). Ainsi, des entreprises sont déjà présentes en Algérie, il s'agit entre autres :

➤ **Du constructeur automobile français Renault (site de l'industrie automobile)**, qui s'est développé en :

- **Renault Algérie** qui a fait ses débuts dans le pays en 2014 avec l'inauguration d'une usine de montage de véhicules de tourisme à Oran. Selon le Secrétaire Général de la Bourse Algérienne de Sous-traitance et du Partenariat (BASTP), le taux d'intégration locale est situé au départ entre 10 et 12%, avec l'objectif d'atteindre un taux de 20% à la fin de l'année 2015 et de 42% en 2018 ; en développant la sous-traitance notamment dans la tôlerie et l'emboutissage.

- **Usine de montage de Meftah**, qui a quant à lui débuté en 2016 la production de camions, a pour ambition de produire 1000 unités en 2018. Le nouveau site de Meftah devrait faire bénéficier d'une hausse de la demande pour les poids lourds et les véhicules commerciaux, profitant de la diversification de l'économie nationale.

➤ **De l'usine d'assemblage à Relizane**, Inaugurée en juillet 2017, montée conjointement entre le groupe algérien Sovac, spécialisé dans l'importation et l'assemblage de véhicules. et le constructeur allemand volkswagen, actionnaire minoritaire, dans la zone industrielle de sidi khattab à Relizane. Etablie pour assembler des automobiles appartenant au Groupe Volkswagen, l'usine a une capacité de production de 200 unités par jour, incluant des véhicules commerciaux Volkswagen, et les marques SEAT et Skoda.

Selon les engagements de ces deux partenaires, le taux d'intégration devrait passer de 15% au départ à 40% après cinq ans de son entrée en service.

Fin janvier 2018, le constructeur automobile espagnol SEAT, membre du Groupe Volkswagen, a annoncé son ambition d'augmenter la capacité de production de l'usine. Résultat d'un investissement de 137millions d'euros, le site abrite la production de plusieurs marques,

➤ **De l'usine Hyundai de Tiaret**, entrée en production en 2016 et gérée par TMC (Tahkou tManufacturing Company), les responsables ont précisé que le processus d'assemblage se fera d'abord via le système SKD puis passera en CKD pour atteindre un meilleur taux d'intégration, d'ici les prochaines années (Rahmouni, 2017) .

Avec les Japonais, ce même groupe a également lancé, dans la wilaya de Saida, la construction d'une usine de montage de véhicules touristiques de marque Suzuki dont les premières voitures étaient prévues pour la mi-mai 2018.

- **De la Société commune Algéro-germano-émirati.** Créée en 2012 avec un capital de 103 millions d'euros, cette joint-venture est détenue à hauteur de 51% par la partie algérienne via la SNVI (34%) et le ministère de la Défense nationale, (MDN 17%) et à 49% par l'émirati Aabar. Concernant l'allemand Daimler/Mercedes-Benz il en est le partenaire technologique.
- **Un pacte d'actionnaires** a également été conclu entre le groupe public PMO Constantine, le groupe privé Condor, la société Palpa Pro et PSA Peugeot pour la production de véhicules de marque française à partir de 2018 pour un investissement de 100 millions d'euros. Le contrat prévoit des mesures d'accompagnement : La création d'une académie en Algérie pour former la main d'œuvre algérienne dans le domaine de l'assemblage et de la construction des véhicules, ainsi que l'installation des équipementiers de Peugeot en Algérie pour développer des partenariats avec des opérateurs algériens.

L'industrie automobile algérienne, s'accélère depuis quelques temps avec la naissance de plusieurs usines de montage à travers le territoire national notamment dans le domaine du poids lourds. Depuis janvier 2018, pas moins de cinq usines de montage de camions ont vu le jour dont celles du groupe Haddad pour l'assemblage des camions Astra dans la wilaya de Tizi-Ouzou, Daewoo VI de la société Peng Pu Algérie dans la wilaya de Chlef, Shacman du groupe Mazouz dans la wilaya de Sétif en plus de Hyundai Trucks & Bus de Global Group à Batna, en attendant celle de Renault Trucks Algérie. Des unités de montage qui fonctionnent selon le mode CKD avec un minimum d'intégration locale. Des usines qui s'ajoutent à celles de MAN et Mercedes-Benz du ministère de la Défense nationale MDN et de la Société Nationale de Véhicules Industriels SNVI (association des constructeurs et des concessionnaires automobiles d'Algérie, 2018).

3.2.2 Valorisation des Résultats de recherche

L'industrie automobile en Algérie figure parmi les filières prioritaires du secteur Industriel. Les autorités s'efforcent ainsi de mettre en œuvre un ambitieux projet de développement économique fondé sur la réindustrialisation du pays. Par conséquent, une attention particulière est accordée à la promotion d'une industrie pour laquelle l'Algérie accuse un retard important, vue le volume croissant des importations des véhicules. Selon les chiffres des Douanes algériennes, l'Algérie a importé 568.610 véhicules en 2012 contre 390 140 véhicules en 2011, soit une hausse de 45,75%. Cela justifie la réglementation mise en faveur de la promotion des investissements étrangers et la limitation des importations dans le secteur. Il s'agit, entre autre, d'encourager une industrie qui contribue à l'intégration d'activités actuellement situées aux dernières étapes de la chaîne de production.

Malgré les efforts engagés pour promouvoir cette industrie, le constat établi reste peu satisfaisant. En effet, l'industrie automobile a noté une augmentation du nombre de constructeurs sans qu'il y ait aucune stratégie industrielle en amont. Des usines réservées à la production automobile sont installées sans prévoir, à côté, des structures de soutien et d'accompagnement (équipementiers sous-traitants). Les usines deviennent alors des sites d'assemblage de kits automobiles (les voitures en KIT) importés de l'étranger. A titre indicatif, l'importation des kits pour assemblage a atteint 3 milliards de dollars pour 100 000 unités en 2018 (douanes algériennes). C'est le résultat d'une politique où se mêlent à la fois protectionnisme, absence de stratégie industrielle et corruption.

La production locale demeure toujours faible. 25 000 véhicules en 2015 pour une demande évaluée à 400 000 unités.

Par ailleurs, la baisse des importations, non compensée par cette « production » locale, a engendré une pénurie de voitures neuves dans un pays où la demande annuelle est évaluée comme nous venons de le citer à 400.000 unités. Ainsi, les prix des voitures neuves ont connu une hausse de 40% entre 2014 et 2017. Le modèle d'importation de pièces détachées pour un assemblage local revient en fait plus cher que l'importation de véhicules finis.

A l'heure actuelle, ce taux d'intégration dans le secteur industriel dans son ensemble est jugé insuffisant pour garantir une croissance dans le sens d'une amélioration économique et sociale. A titre représentatif, selon le président du réseau des bourses de sous-traitance et de partenariat (BASP), le nombre total des entreprises algériennes activant dans la sous-traitance industrielle ne dépasse pas les 900 entreprises, soit 10% des entreprises du tissu industriel (Agsous, 2017).

La fabrication locale est quasiment à l'arrêt depuis la décision des pouvoirs publics quant à la réduction de l'importation de kits automobiles en mai 2019, puis son interdiction totale en 2020. Des doutes se sont alors installés sur la politique des quotas, parlant ainsi d'« importations déguisées », grâce à la technique du SKD qui revient à importer un véhicule en kits pré-montés, dont l'assemblage n'apporte que très peu de valeur ajoutée (Defolie, 2017).

En mai 2020, le régime préférentiel de l'importation des pièces pour le montage des voitures est annulé. Rajouté à cela, les constructeurs se voient dans l'obligation d'intégrer 30% de pièces fabriquées en Algérie. Faute de produire, les usines tournent au ralenti pour certaines (Renault Algérie), et en fin d'activités sur le territoire nationale pour d'autres, comme c'est le cas pour le constructeur coréen KIA (1200 salariés) et l'allemand Volkswagen.

4. Conclusion

L'industrie automobile est devenue un élément central de la stratégie gouvernementale. La présence et l'évolution du cadre juridique marquent la priorité donnée au développement de la production industrielle automobile en Algérie. Soucieuse de diversifier l'économie nationale et de maintenir l'équilibre commercial, cette diversification doit permettre de diminuer la dépendance à l'égard des importations notamment automobiles.

Le développement de l'industrie automobile s'articule avec l'attention accrue accordée aux investissements étrangers. Le concours de partenaires étrangers est indispensable pour permettre un transfert de compétences manquantes.

En plus d'un cadre juridique favorable, le gouvernement a octroyé des avantages en faveur des investisseurs automobiles pour leur garantir des parts de marché au nom de l'« attractivité économique ». Nous pouvons citer la réduction des impôts sur les sociétés pour les investissements dans certaines zones géographiques, la réduction des contributions sociales pour le recrutement des jeunes, la concession de terre par entente mutuelle et des exemptions fiscales pour des projets d'exploitation durant toute la vie du projet. En plus des conventions bilatérales pour la protection des investisseurs.

Cependant, et malgré tous ces efforts, des insuffisances sont à noter. Plusieurs observateurs estiment que l'objectif du gouvernement de parvenir à 15% de production locale d'ici trois ans et 40% d'ici cinq ans est trop ambitieux. Alexandre Kateb, fondateur du cabinet de conseil Compétence Finance, a ainsi affirmé que l'établissement d'un

écosystème intégré comprenant équipementiers, fournisseurs de pièces détachées et sous-traitants prendrait environ 10 ans (Algeria Industry, 2018)

Par ailleurs, l'investissement étranger vit au rythme des événements politiques de l'Etat d'accueil et à l'image des mécanismes économiques, financiers et juridiques qui le sous-entendent (Haroun, 2000). La réglementation qui le régit est intimement liée à l'environnement spécifique de l'Etat d'accueil concerné. Aussi, même si la réglementation en Algérie semble offrir de fortes potentialités d'investissement, certains dysfonctionnements freinent les investisseurs. D'une part, la souveraineté que revendique l'État dans le champ économique peut s'avérer abusive et crée une certaine méfiance dans le camp des investisseurs potentiels. À cela s'ajoute la présence de certaines dérives des pouvoirs publics en matière de gouvernance qui a une influence sur les investissements (Benhama, 2020, p. 215). D'autre part, un climat des affaires rendu peu propice par certains indicateurs (un secteur financier faible, corruption, bureaucratie,...) accompagné d'une visibilité et d'une stabilité réduites des textes juridiques régissant le droit des investissements augmentent les inquiétudes exprimées par les investisseurs étrangers en Algérie.

Avec des usines qui se transforment en simples assembleurs des pièces importées de l'étranger, le pays a du mal à faire de son industrie un véritable fabricant d'automobile.

5. Liste bibliographique

- Agsous, K. (2017). Seules 10% des entreprises activent dans la sous-traitance en Algérie. Consulté le 6/5/ 2021, sur le Matin d'Algérie: <https://www.lematindz.net/news/23744-seules-10-des-entreprises-activent-dans-la-sous-traitance-en-algerie.html>
- Algeria Industry. (2018). La production automobile algérienne s'accélère. Consulté le 8/9/ 2021, sur Oxford Business Group: <https://oxfordbusinessgroup.com/news/la-production-automobile-alg>
- association des constructeurs et des concessionnaires automobiles d'Algérie. (2018). Industrie automobile : la course vers les usines de montage de camions. Consulté le 6/9/ 2021, sur auto news: <https://www.autonews-dz.com/industrie-automobile-course-vers-usines-de-montage-de-camions/>
- Benhama, A. (2020). Le régime d'investissements étrangers en Algérie: aspects juridiques. Université Panthéon Sorbonne, France.
- CNUCED. (2019). Rapport sur l'investissement dans le monde. Zones économiques spéciales: repères et vue d'ensemble. Consulté le 6/7/ 2021, sur <https://www.iisd.org/itn/fr/2019/06/27/world-investment-report-2019-special-economic-zones/>
- Defolie, L. (2017). Industrie automobile en Algérie : « Si ça ne fonctionne pas, c'est parce que c'est trop récent ». Consulté le 7/8/ 2021, sur jeuneafrique: <https://www.jeuneafrique.com/464584/economie/industrie-automobile-en-algerie-si-ca-ne-fonctionne-pas-cest-parce-que-cest-trop-recent/>
- Gilles, A. (2012). La définition de l'investissement international. Bruxelles: Larcier.
- Haroun, M. (2000). Le régime des investissements en Algérie. Paris: Litec.
- INSEE. (2016). industrie automobile/construction automobile. Consulté le 7/7/ 2021, sur Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques: <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition>
- Le portail de l'entreprise algérienne. (2018). OGB: l'entreprise automobile monte en cadence. Consulté le 6/8/ 2021, sur portail de l'entreprise algérienne: <https://www.dzentreprise.net/ogb-lindustrie-automobile-monte-cadence/>

- Lebec, C. (2016). Industrie: en Algérie, les constructeurs automobiles sommés d'accélérer. Consulté le 19/9/ 2021, sur jeuneafrique: <https://www.jeuneafrique.com/mag/329121/economie/industrie-algerie-constructeurs-automobiles-sommes-daccelerer/>
- Rahmouni, Z. (2017). C'est quoi le SKD, le CKD et le taux d'intégration ? Consulté le 9/6/ 2021, sur TSA: <https://www.tsa-algerie.com/cest-quoi-le-skd-le-ckd-et-le-taux-dintegration/>
- Serres, T. (2018). l'information sur l'innovation et l'économie durable. Consulté le 6/4/ 2021, sur <https://www.innovation24.news/2020/01/24/lindustrie-automobile-algerienne-et-la-nouvelle-bataille-pour-le-developpement/>
- Décret exécutif n° 17-344 du 9 Rabie El Aouel correspondant 28 novembre 2017 fixant les conditions et modalités d'exercice de l'activité de production et de montage de véhicules.
- Décret exécutif n°20-226 du 29 Dhou El Hidja 1441 correspondant au 19 aout 2020 fixant les conditions et les modalités d'exercice de l'activité de construction de véhicules.
- Loi n°16-09 du 29 Chaoual 1437 correspondant au 3aout 2016 relative à la promotion de l'investissement.
- Loi n°19-14 du 14 Rabie Ethani 1441 correspondant au 11 décembre 2019 portant loi de finances pour 2020 .
- Loi n°20-07 correspondant au 4 juin 2020 portant loi de finance complémentaire pour 2020. Art 60.