

Le Rôle de la sous-traitance dans le développement industriel en Algérie: cas du secteur automobile

Halima SAIDI

saidi.halima.doctorat@outlook.fr

Pr. Abdelkrim MIRAOUI

miraoui31000@gmail.com

Université d'Oran 2 Mohamed Ben Ahmed

الملخص

في إطار سياسة التنويع الاقتصادي في الجزائر، تتطور صناعة السيارات، بعد تنفيذ مجموعة رينو في عام 2014، تليها عمليات وحدة التجميع الأخرى. منذ تأسيسها، ترغب شركات تصنيع السيارات في زيادة طاقتها الإنتاجية وتخطط لتصدير الفائض من إنتاجها، والذي يتماشى مع تطوير التعاقد من الباطن، من أجل تقليل فاتورة الواردات من المكونات وقطع الغيار في قطاع السيارات، والتي أصبحت مكلفة بشكل متزايد للسلطات العامة. الكلمات المفتاحية: التعاقد من الباطن، صناعة السيارات، الجزائر، رينو.

Résumé

Dans le cadre de la politique de diversification économique en Algérie, on assiste à un développement de l'industrie automobile, suite à l'implantation du Groupe Renault en 2014 suivi par d'autres implantations d'unités d'assemblage.

Depuis leurs implantations, les constructeurs automobiles désirent augmenter leur capacité de production et envisagent d'exporter l'excédent de leur production, ce qui va avec le développement de la sous-traitance, afin de réduire la facture des importations des composants et pièces de rechange dans le secteur automobile, qui coûtent de plus en plus chers aux pouvoirs publics.

Mots clés: *Sous traitance – Industrie automobile – Algérie – Renault*

Abstract

In the policy of diversification of the Economy in Algeria, we assist of development of the automobile industry, after the implantation of Renault group in 2014 followed by other implantations of assembly units.

Since their establishment, the car manufacturers wish to increase their production capacity and plan to export the surplus of their production, which goes with the development of the outsourcing, to reduce the invoice of the imports of the components and parts of spare parts in the automotive sector, which are becoming increasingly expensive for the public authorities.

Keywords: *Subcontracting – Automotive Industry – Algeria – Renault*

Introduction

Dans un contexte actuel de mondialisation caractérisé par l'ouverture des frontières, le progrès en matière de techniques de l'information et de la communication (TIC), l'accroissement des accords commerciaux internationaux, la montée en puissance des pays émergents et le renforcement de la concurrence internationale entre les acteurs (Tchawa, 2017), les entreprises se sont trouvées confrontées à de nouvelles règles de jeu dans leurs stratégies d'investissement, en suivant de nouvelles logiques stratégiques et d'arriver à la recherche des facteurs de production les plus compétitifs, de leur organisation et la mise en œuvre de ces derniers dans les meilleures conditions possibles, sans hésiter à se délocaliser (transfert d'activité ou segment d'activité) dans le cas où les conditions de rentabilité ne sont plus avantageuses et favorables, ce qui suscite les inquiétudes des territoires¹(Krifa-Schneider & Bauduin, 2007).

Avec la fragmentation du processus productif (DIPP²), un phénomène qui se traduit dans le commerce international par son importance croissante des échanges de biens intermédiaires sous la forme de composants, pièces détachées, de « *modules* » destinés à être utilisés en tant que consommation intermédiaires dans la production (Moati & Mouhoud, 2005). Ce phénomène a contribué au développement de la sous-traitance, qui traduit une relation de collaboration entre le donneur d'ordre et le sous traitant³.

Le développement de l'industrie automobile en Algérie, suite à l'implantation du groupe Renault en 2014, suivi par d'autres implantations d'unités d'assemblage a favorisé le développement de réseau local de la sous-traitance, dans le but de fournir à ces donneurs d'ordres des pièces de rechange, notamment électriques et électroniques.

Pour atteindre le taux d'intégration exigé par le gouvernement algérien, de 15% au terme de la troisième année et 40% à l'issue de la cinquième année, une obligation qui pousse de plus en plus les constructeurs automobiles à chercher des sous-traitants localement. Cette tâche n'est pas facile et le tissu de sous-traitance peu développée.

Une question récurrente qui constitue l'intérêt de ce travail, est celle de savoir:

Quel est le rôle de la sous-traitance dans le développement de l'industrie automobile en Algérie?

1 Ce comportement des firmes conduit à l'accentuation de leur pouvoir, d'un côté et de l'autre, il engendre un changement en profondeur dans les stratégies des territoires qui se mettent en compétition pour attirer les multinationales sans que rien ne garantisse le succès de telles stratégies.

2 Selon le glossaire international, l'expression "*Division internationale des processus productifs*" intervient dès le moment où un stade du processus de production se déroule dans un autre pays que celui où est assemblé le produit fini.

3 Le sous traitant fabrique un produit pour le compte exclusif du commanditaire. Il a forgé son statut grâce à sa compétence technique et à sa capacité à concevoir et fabriquer le produit ou le composant selon des spécifications techniques établies dans un cahier des charges.

Pour traiter cette problématique, nous allons d'abord passer par une étude et une analyse du développement de l'industrie automobile en Algérie. En particulier de l'étude du groupe Renault premier constructeur en Algérie, par l'élaboration d'un questionnaire destiné aux responsables de Renault Algérie Production RAP.

Par la suite, l'étude de la sous-traitance dans ce secteur est nécessaire pour mieux cerner ce phénomène remarquable qui occupe ces dernières années, l'intérêt du gouvernement algérien et même sur la sphère académique, l'intérêt des auteurs et des organismes internationaux.

1. Le secteur automobile en Algérie

L'industrie automobile a connu des grandes tendances révolutionnaires et une période de bouleversements et de transformation de grande ampleur, durant ces dernières années. Selon une étude publiée le 12 septembre 2017 par le groupe **Euler Hermes (EHG, 2017)** sur le secteur automobile, intitulée : « *Championnats du monde du secteur automobile* » (Venice & Affre, 2017). Parmi ses principaux résultats : les immatriculations mondiales de véhicules neufs ont atteint un volume de 95,8 millions d'unités en 2017.

D'ici quelques années, selon la même étude, le marché automobile sera dominé par les deux géants d'Asie : l'Inde et la Chine qui vont tirer les ventes du secteur automobile en 2017 et 2018 en compensant ainsi le déclin des ventes mondiales de véhicules britanniques⁴ et américaines⁵. En effet, la Chine sera la locomotive du secteur automobile (premier marché automobile du monde), en tant que le plus gros contributeur à la croissance des ventes mondiales de ce secteur, suivie par l'Inde. Avec une estimation d'un montant des ventes qui devraient croître de 2 % en 2017 à 28,6 millions d'unités avant d'arriver à plus de 3,2 % l'année suivante (29,5 millions d'unités) et de plus de 30 millions d'unités d'ici 2019 en Chine, selon la même étude. Quant à l'Inde, elle a enregistré la croissance la plus rapide du monde à un taux de 10,7 % des ventes de véhicules en 2017 pour un volume de 4,1 millions d'unités, avant d'accélérer à 13,5 % en 2018 pour un volume de 4,6 millions d'unités.

En termes de ventes de véhicules, deux pays viennent en tête : la Chine comme étant le premier marché par sa taille et l'Inde le premier marché en termes de croissance. Avec « *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* » (Djallel Ameer, 2016-2017, p. 49).

4 Dans ce contexte, les immatriculations de véhicules neufs devraient cette année reculer de 5 % à 3 millions d'unités.

5 Le marché automobile américain en déclin devrait cette année se contracter de 2,5 % (17,4 millions d'unités vendues) et de 1,8 % en 2018 (17,1 millions de véhicules) ; malgré ce recul, les USA restent le leader de l'innovation, en particulier dans le domaine des batteries.

La Chine, la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis enregistrent les meilleures ventes de véhicules électriques.

La Chine enregistre un retard par rapport aux autres pays en matière de R&D et de technologie brevetée. C'est le cas de l'Inde aussi, qui souffre du manque d'énergie et d'infrastructures qui a entravé l'adoption de la voiture électrique.

En Europe, les constructeurs automobiles produisent de plus en plus de nouveaux véhicules innovants et de tendance. Quant aux équipementiers automobiles, ils ont adopté des *partenariats stratégiques avec des fournisseurs* de technologies dédiées à la voiture autonome et connectée. C'est le cas de l'équipementier Valeo qui a acquis en 2017 la totalité du capital (100 %) de la start-up allemande Gestigon (spécialiste du traitement d'image en 3D de l'habitacle).

Dans le contexte actuel, la filière automobile connaît des grandes mutations majeures : des restructurations, des fusions et des délocalisations des grands groupes automobiles avec des capacités de production très élevées.

«Malgré ses ambitions dans l'assemblage, l'Algérie reste loin des volumes du Maroc »⁶ : Le Maroc qui marque une belle longueur d'avance par rapport aux pays voisins (Algérie, Tunisie), reste le premier fabricant et exportateur de voitures en Afrique du Nord, le deuxième derrière l'Afrique du Sud⁷ sur le continent africain. L'industrie automobile reste le premier secteur exportateur du Maroc, avec un volume de 345.000 véhicules produits en 2016 et 6 milliards d'euros de chiffre d'affaires réalisés durant la même année, dont 85 % réalisés à l'export (5,1 milliards d'euros). L'objectif principal envisagé par le Royaume en essayant de plus en plus d'élargir son écosystème de sous-traitants pour renforcer sa position et arriver à 10 milliards d'euros d'ici à 2020.

Quant à l'instauration de la règle 51/49 en Algérie, qui reste selon certains opérateurs un handicap, contrairement au Maroc qui n'impose aucun partenariat local. La Tunisie, malgré sa longue expérience dans le domaine de la sous-traitance, son instabilité a un effet repoussoir qui a engendré en 2016 la fermeture de quelques sites comme le câbleur *Lear à Ben Arous* (600 emplois), délocalisé vers le Maroc.

Le Maroc est présent sur la chaîne de valeur traditionnelle du secteur automobile. Le pays s'est focalisé sur les composants et autres intrants, avec l'assemblage automobile qui a connu un développement notable ces dernières années avec l'implantation du constructeur français Renault ainsi que la distribution et certaines activités connexes, avec le développement des équipementiers de rang 2 et 3 au Maroc qui constitue un défi majeur nécessitant des efforts accentués notamment dans le contexte de la nouvelle donne économique de la chaîne de valeur automobile mondiale (M.E.F, 2015).

6 Maroc : le secteur automobile en pleine expansion. Publié le 06 juin 2017 à 09h47

<http://www.jeuneafrique.com/mag/442434/economie/maroc-secteur-automobile-pleine-expansion/>

7 L'Afrique du Sud est le premier exportateur de véhicules sur le continent africain avec un volume de 599.004 véhicules en 2016.

Dans la *perspective d'une stratégie de relance de l'industrie* mise en œuvre par le gouvernement algérien⁸ dont le but principal est d'encourager, de moderniser et d'intégrer davantage l'industrie algérienne, de créer de nouvelles opportunités d'affaires et d'encourager l'investissement et l'attractivité de l'Algérie, par la promotion de l'économie numérique, le développement et la mise à disposition de financements flexibles et innovants pour encourager les industriels à moderniser leurs outils de production⁹.

Une stratégie générale a été évoquée par des analystes depuis le début des années 90, qui consiste à promouvoir la production automobile locale dans le but de se substituer d'une façon progressive aux importations algériennes en matière de véhicules neufs d'un côté et de l'autre, de dégager un excédent de production de véhicules qui va être destiné à l'exportation au niveau régional.

Le développement d'une industrie automobile en Algérie ne peut pas se faire en quelques années. La politique des quotas et limitations d'importation menée par le gouvernement dans ce secteur d'un côté et la stratégie qui consiste à négocier avec les constructeurs mondiaux des parts de marché contre leurs investissements sur le territoire national est une démarche qui doit être mise en œuvre graduellement mais ce n'est pas le cas pour l'Algérie¹⁰.

Selon le décret exécutif n°17-344 : « *Les constructeurs de véhicules automobiles, sont présents en Algérie une prise de participation dans le capital social de l'entité de droit algérien, détenteurs de marques de renommée mondiale et disposant de sites de production dans, au moins, deux pays* ». (J.O.R.A, 2017, p. 17).

Dans les prochaines années¹¹, on va assister à un bouleversement important dans le marché automobile algérien : D'abord, la baisse des importations des véhicules provoquée par la mise en place des normes strictes à des concessionnaires automobiles et d'autre part les pouvoirs publics qui imposent de plus en plus des quantités à importer (selon le Ministre : « *des contingents en réduction constante en en faisant une arme de négociation* »), qui vont permettre de développer cette industrie qui est devenue l'une des préoccupations majeures du gouvernement algérien par l'adoption de la technique SKD « *semi knocked down* »¹² qui est, selon des spécialistes, un type « *d'importation déguisée* » qui ne génère pas de valeur ajoutée.

8 Les axes majeurs de cette stratégie industrielle sont de valoriser les ressources naturelles, la diversification industrielle et enfin de promouvoir de nouvelles industries.

9 Voir le site officiel de l'ANDI : <http://www.andi.dz>

10 Le gouvernement algérien a décidé d'un seul coup de limiter les importations des voitures et de demander aux constructeurs automobiles d'installer des usines géantes en six mois.

11 Selon des économistes algériens.

12 Selon l'économiste algérien Hassan HADDOUCHE, la technique SKD qui consiste à importer un véhicule en kits pré-montés, et dont l'assemblage n'apporte que très peu de valeur ajoutée et parfois les voitures assemblées coûtent plus chères que les voitures importées.

Selon le **décret exécutif n°17-344**, publié dans le journal officiel : « *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 titulaire d'un agrément définitif de concessionnaire automobile délivré par le Ministre chargé de l'industrie* » (J.O.R.A, 2017, p. 17).

D'un autre côté, un autre phénomène qui prend de plus en plus d'ampleur, engendré par la politique de limitation d'importation¹³: un montant de plus de 383,44 millions d'euros de véhicules issu de la prolifération de plaques d'immatriculation étrangères de haute gamme enregistré durant les sept premiers mois de l'année 2017, des voitures de haute gamme en provenance principalement hors des réseaux traditionnels d'importation (de France et des pays du Golfe notamment Dubaï).

L'industrie automobile en Algérie est en plein essor, malgré les contraintes rencontrées par les constructeurs automobiles étrangers, d'un côté, ils sont face aux exigences du gouvernement et de l'autre, ils sont exposés au problème de l'inexistence de sous-traitants qui soient capables de leur fournir les composantes et les pièces de qualité (Ait Medjber, 2017).

- Evolution des importations de véhicules en Algérie:

Selon le Centre national des statistiques des Douanes Algériennes (CNIS):

Entre 2012-2013, les importations de véhicules ont battu un record, elles sont arrivées à un volume d'environ 600.000 véhicules soit une facture d'un montant de 7,3 milliards de dollars.

Des mesures ont été prises par les autorités concernant l'importation de véhicules à savoir: l'introduction des licences d'importations ce qui a induit la chute des importations de véhicules en Algérie.

Entre 2015 et 2016, le volume des importations de véhicules a baissé de 73,74% (suite au contingent qui concerne les véhicules de transport de personnes¹⁴), entre début janvier et fin juillet de l'année 2016 ; elles sont arrivées à un volume de 53.356 véhicules importés (soit une valeur de 768 millions de dollars), contre 203.174 (2,4 milliards de dollars) durant la même période de l'année 2015.

13 Selon le président de l'Association des Constructeurs et Concessionnaires Automobiles en Algérie (AC2A): ce type particulier d'importation de véhicules qui sont exonérées du dédouanement (15%) et de la TVA (19%) et de la taxe imposée aux véhicules neufs grâce aux licences de moudjahidine qui engendre de plus en plus des pertes sèches pour l'Etat,

14 Ce contingent concerne : des véhicules ceux destinés au transport de dix personnes ou plus, les véhicules de tourisme. Les engins (les camions et tracteurs) que certains professionnels importent pour le fonctionnement de leur entreprise ne sont pas concernés par le dispositif des licences.

En 2016, avec l'adoption de la politique d'austérité budgétaire par le gouvernement en en faisant *une arme de négociation* dont la stratégie consiste en une négociation avec les constructeurs étrangers des parts du marché algérien contre des investissements réalisés en Algérie. L'instauration des licences d'importations d'un volume autorisé de 98.374 unités: le but du gouvernement est ici de réduire progressivement la facture des importations automobiles qui continue à peser sur les finances extérieures de l'Algérie ; par la mise en œuvre des mesures¹⁵ destinées à orienter les importations à une tendance baissière permettant de passer d'une facture globale d'importation automobile d'un montant de 40 à 41 milliards de dollars en 2017 à un montant de 30 milliards de dollars pour l'année 2018, selon le Ministre algérien du Commerce, Mohamed Benmeradi en Octobre 2017.

Le tableau 1 représente l'évolution des importations dans le secteur automobile,

Tableau N°1 : Extrait du tableau de l'évolution des importations selon la classification par grandes catégories économiques (C.G.C.E) Unité: (En millions de DA)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
5. Matériel de transport et accessoires						
	517 969,7	709 403,5	778 995,4	767 985,9	715 782,5	597 887,9
5.1 Automobile. pour le transport des personnes						
	153 692,7	303 128,6	295 693,5	238 730,1	204 667,5	147 946,2
5.2 Autres matériels de transport						
	195 413,2	265 936,5	275 237,5	279 171,4	246 120,5	240 075,4
5.2.1 Destinés à l'industrie						
	188 882,9	261 821,2	270 210,4	273 557,8	240 645,9	233 345,6
5.2.2 Non destinés à l'industrie						
	6 530,3	4 115,3	5 027,1	5 613,6	5 474,5	6 729,9
5.3 Parties, pièces détachées et accessoires						
	168 863,8	140 338,4	208 064,4	250 084,5	264 994,6	209 866,3

Source : (ONS, 2017, p. 19)

Dans les années qui viennent, les importations de véhicules en Algérie seraient de plus en plus astreintes à des normes plus strictes par des concessionnaires en nombre réduit et en quantités réduites qui vont être imposées par les pouvoirs publics. Parallèlement à la montée de la production locale qui est censée se substituer progressivement aux importations selon la politique du gouvernement algérien et même de dégager dans l'avenir des excédents de production dédiés à l'exportation vers les marchés régionaux.

¹⁵ Des mesures porteront sur une augmentation des droits de douanes, le rétablissement des droits de douanes et de la Taxe intérieure de consommation (TIC) sur certains produits finis importés, selon le Ministre du commerce.

La mise en place d'un contingent quantitatif pour les véhicules automobiles à l'exclusion des collections CKD/SKD destinées au montage de véhicules (les véhicules de tourisme, les véhicules de transport de marchandises et les véhicules de transport de personnes).

L'accès aux licences d'importation et plus particulièrement celles devant régir les contingents tarifaires fixées dans le cadre de l'Accord d'Association avec l'Union européenne, s'effectuera par voie d'adjudication, sur la base d'une mise à prix, par référence au modèle du cahier des charges approuvé par l'arrêté interministériel, fixant les conditions et les modalités d'accès par voie d'enchères au contingent ou à ses tranches.

L'avis public d'ouverture du contingent précisera la nature et la consistance des marchandises dont l'importation est soumise à l'obtention d'une licence.

Seuls les opérateurs économiques dont l'activité de production ou de distribution est liée directement aux produits soumis au contingent ouvert, peuvent soumissionner pour l'accès au contingent ou à ses tranches (la désignation des produits et leurs positions tarifaires sont précisées dans les avis d'ouverture du contingent) (Ccifrance-international, 2018).

En effet, la stratégie tracée par le gouvernement algérien en vue de développer une industrie automobile locale et d'en faire une base à l'exportation reste contrariée d'un côté, par des contraintes financières engendrées par *l'augmentation des importations des intrants destinés à l'assemblage et au montage de véhicules localement* et de l'autre, *aux importations des pièces de rechange en quantité et en valeur déjà de plus en plus en croissance* pour le parc de véhicules qui a dépassé six (06) millions d'unités. Ce qui a poussé le gouvernement à obliger les constructeurs automobiles qui ont commencé des activités de montage à *commencer de fabriquer des pièces de rechanges et des consommables* afin de réduire les importations de ces intrus.

Le défis majeur tracé par la stratégie du gouvernement afin de promouvoir l'industrie automobile consiste en consolidation du taux d'intégration sera concentré sur les pièces de climatisation, vitres, carrosseries par exemple, qui coûtent très chers à importer, d'où la nécessité de les produire localement et de les intégrer dans le tissu national.

Selon les données de la Douane algérienne: la facture des importations des collections CKD et SKD destinées au montage automobile¹⁶, a doublé sur les deux premiers mois de l'année 2018 pour atteindre un montant de 449,1 millions de dollars, contre 219,5 millions de dollars sur la même période de l'année 2017, en hausse de près de 230 millions de dollars (+104%) (FCE, 2017).

16 De toutes les catégories de véhicules : véhicules de Tourisme, de Transport de Personnes et de Marchandises.

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 qui a clairement défini les conditions d'exercice de cette activité du **décret exécutif n° 17-344 du 28 Novembre 2017**, dans le journal officiel (J.O.R.A, 2017).

Depuis l'implantation des unités de montage de véhicules, les tarifs des voitures « *Made in Bladi* » ont augmenté et sont devenus inaccessibles pour la majorité des Algériens. Une campagne de boycott - Khalih Tssadi - a été lancée sur les réseaux sociaux pour tirer les prix vers le bas, ce qui a touché ce secteur et a provoqué de légères réductions pour quelques modèles de voitures (de marque Hyundai par exemple).

- Etude d'implantation des constructeurs automobile en Algérie :

Le développement de l'industrie automobile, suite à l'implantation du Groupe Renault en 2014 suivi par d'autres implantations d'unités d'assemblage.

Dans le cas du segment du véhicule de tourisme, le Premier Ministère a retenu six opérateurs en Décembre 2017 agréés pour le montage automobile en Algérie, dans le cadre de l'«*encadrement de l'activité de production et de montage de véhicules en Algérie*», à savoir¹⁷ :

Pour les véhicules de tourisme : Sovac Production (Volkswagen, Seat) , Renault Algérie Production, Tahkout Manufacturing Company (TMC) pour la marque Hyundai, Peugeot Algérie et GMI pour KIA, Nissan Algérie, retenu au départ, a été exclu, et ce, aux côtés de Hyundai Motors Algérie (HMA) qui cultivait l'espoir de réintégrer le secteur après avoir fait les frais de la politique d'exclusion de l'ex-Ministre de l'Industrie et des Mines, Abdeslam Bouchouareb.

Pour des camions, autobus et véhicules utilitaires : SAP Frères Salhi, SPA Ival, SARL Tirsam, SPA Saven « des actionnaires Haddad » qui va produire les véhicules Astra, l'EURL GM Trade des associés Mazouz et Namroud.

Le groupe Renault est le premier constructeur automobile présent en Algérie par la création de l'usine Renault Algérie Production RAP en 2014 où est produite la *Symbol Made in Bladi*.

Pour Renault, ce projet industriel est l'aboutissement de plus de 90 années de présence en Algérie. Dès 2015, la capacité de production installée est passée de 25.000 à 35.000 véhicules/an avec l'intégration d'une seconde équipe et l'augmentation de la cadence de production de 7 à 10 véhicules/heure.

17 Voir en Annexe la note ministérielle du 14 décembre 2017, qui comporte la liste des constructeurs retenus pour l'activité de montage.

En juin 2016, une 3ème équipe de fabrication est opérationnelle, portant ainsi la capacité de production installée à 50.000 véhicules/an et plus de 700 emplois directs, soit 2 fois plus de ce qui avait été prévu dans le projet initial.

Premier constructeur automobile à produire en Algérie, Renault Algérie Production conforte son statut d'acteur industriel majeur dans le secteur automobile algérien en dépassant les objectifs initiaux du projet.

Cette augmentation de la capacité de production fait suite au succès commercial rencontré par la Renault SYMBOL « *Made in Bladi* ». Le doublement de ses volumes favorise et contribue à l'accélération de l'intégration locale et à la création d'une filière automobile en Algérie¹⁸.

Une deuxième usine de montage du groupe Renault dans le montage de véhicules en plate-forme CKD (Complete Knock Down) est prévu avant la fin de l'année 2019, la capacité de production est prévue en premier temps d'un volume de 50.000 véhicules. Une fois l'objectif de production de 150.000 unités/an sera atteint, le groupe entamera l'exportation vers l'Afrique, selon la déclaration de M. Fabrice Cambolive, le Directeur Général de la région Afrique, Moyen Orient et Inde (AMI).

Selon les résultats de notre étude, parmi les raisons de la présence du groupe Renault en Algérie sont : la stabilité politique, la situation géographique de l'Algérie (porte d'Afrique), la main d'œuvre bon marché, la taille du marché algérien, pour se rapprocher des clients de Renault en Algérie, la dotation de l'Algérie en facteurs naturels, les avantages fiscaux (taux d'imposition réduit), le projet de RAP a bénéficié de plusieurs procédures de facilitation douanières et administratives et de soutien du gouvernement algérien (Kensabe, 2016). Par contre, l'environnement juridique (lois, facilité administrative) et la disponibilité des infrastructures ne représentent pas un facteur stimulant la présence de Renault ou toute autre firme multinationale qui veut investir en Algérie.

Pour encourager le développement de la filière automobile, selon le projet de la loi de finance 2017 (LFC 2017), les constructeurs et **les sous-traitants** automobiles ont bénéficié : d'un régime fiscal préférentiel, exemption de la taxe sur la valeur ajoutée TVA et des droits de douanes pour une période de cinq 5 ans sur l'importation des composants et matières premières destinés à la production locale (mécanique, électronique, électrique). Mais à travers les cahiers de charge, ces investisseurs sont amenés à réaliser un taux d'intégration de 40% au bout de 5ans d'exercice.

18 Voir le lien : <https://www.renault.dz/decouvrez-renault/renault-en-algerie/nos-activites-et-nos-equipes-dirigeantes.html>

Le climat d'investissement en Algérie est jugé favorable. Mais sous réserve de quelques recommandations pour l'améliorer, qui sont de deux natures à savoir :

D'une part, la simplification et l'allégement des législations et des démarches au niveau des administrations algériennes. Un climat jugé défavorable par la majorité des multinationales, à cause de «*la lenteur et la complexité des procédures administratives et bancaires*».

D'autre part, l'amélioration des infrastructures. D'où le rôle de *la logistique* dans le développement de l'industrie automobile.

Cette réponse a déjà été évoquée lors d'une interview donnée par le PDG de Renault Production Algérie pour améliorer le taux d'intégration et la rentabilité.

Depuis la création de l'unité Renault Algérie Production, l'activité de Renault en Algérie a augmenté. Sa part du marché sur le territoire algérien a **augmenté** (selon les statistiques de son activité, elle représente une part de 51,9%), le chiffre d'affaires de Renault a augmenté depuis la création de Renault Algérie Production -RAP-. Cette augmentation du chiffre d'affaires du groupe est accompagnée par une hausse de sa contribution de Renault aux recettes de l'Etat, à savoir l'impôt.

Un centre de formation du groupe « *Renault Algérie Académie* » pour former de la main d'œuvre algérienne dans les métiers de l'automobile¹⁹, en favorisant le transfert des compétences techniques et managériales dans les bonnes conditions en Algérie.

Le groupe envisage d'exporter vers l'Afrique, une fois l'objectif de production de 150.000 unités/an sera atteint.

2. La sous-traitance en Algérie et son rôle dans l'industrie automobile:

Le secteur de la sous-traitance en Algérie, qui est essentiel pour la croissance industrielle, demeure peu développé en Algérie par rapport aux pays voisins (Maroc et Tunisie) (Ouguenoune, 2014). Selon la bourse de la sous-traitance, le nombre total des entreprises algériennes activant dans la sous-traitance industrielle ne dépasse pas les 900 entreprises, soit 10% seulement des entreprises industrielles du tissu industriel, contre 20% en Tunisie, soit 1.000 entreprises sous-traitantes. Au Maroc, le nombre des entreprises sous-traitantes est arrivé à 2.000 (30%)²⁰.

19 **Formations diplômantes** : Techniques Mécaniques, Techniques Carrosserie, Métier commerce, Métier service après-vente. **Formations qualifiantes** : Marketing Opérationnel, Pilotage d'une Activité Commerciale (Automobile), Management, Gestion des Conflits en Milieu Professionnel, Gestion de la Relation en Milieu Professionnel, Ingénierie de la Formation, Bureautique Avancée, Accueil Client, Sécurité Routière.

20 Selon le président du réseau des bourses de sous-traitance et de partenariat, Disponible sur l'APS : <http://www.aps.dz/economie/67222-industrie-la-filiere-mecanique-marque-des-points-la-sous-traitance-en-manque-d-epaisseur> et Maghreb émergent disponible sur : <https://maghrebemergent.info/economie/algerie/70866-algerie-les-sous-traitants-representent-10-seulement-des-entreprises-industrielles-bourse-de-sous-traitance.html> (consulté le 03/03/2018)

Afin de réduire l'importation des composants et pièces de rechange qui coûtent chers aux pouvoirs publics. Le gouvernement a inscrit ce créneau parmi ses priorités et de tisser des partenariats durables avec les sous-traitants. Une convention cadre a été signée entre la Coordination des bourses de sous-traitance algériennes et quatre groupes industriels publics, pour permettre un meilleur partenariat public-privé afin de développer la sous-traitance industrielle en Algérie. Et pour mieux structurer l'investissement local et mettre en place des pôles industriels régionaux spécialisés, le gouvernement a opté pour la formule des clusters spécialisés dans plusieurs filières (la mécanique de précision, des TIC et des boissons).

Dans la pneumatique, une filiale de fabrication du français Michelin, implantée depuis 2002 mais cette dernière vient d'être rachetée aux 2/3 par le groupe algérien Cevital en juin 2013.

D'autres projets ont été lancés en 2017, tels que l'installation de l'unité de production de pneumatiques pour véhicules légers et utilitaires à Sétif, initiée par le groupe Iris. Et l'usine de fabrication de verre Africaver (à Jijel) spécialisée dans la production de rétroviseurs, pare-brise, vitres latérales ainsi que des verres blindés pour les véhicules militaires.

JOKTAL comme sous-traitant crée en 2000, son usine d'injection plastique située à Oued Tlélat, par le biais d'une «Participation conjointe» entre l'entreprise algérienne Taleb et l'allemand d'emballage plastique Jokey (qui détient 51% du capital). L'usine emploie 150 salariés.

En outre, l'entreprise Taleb a conclu une joint-venture avec le groupe turc Martur pour la création d'une usine de fabrication des sièges de voitures «Algeria Automotive Siting» à Oran, qui est devenue un sous-traitant de Renault Algérie. Joktal importe sa matière première de l'Arabie Saoudite et d'Europe sans payer des droits de douane. Le groupe exporte vers la France et l'Allemagne malgré l'environnement précaire (coupures d'électricité fréquentes dans la zone de l'Oued Tlélat).

Depuis l'implantation de RAP, un réseau de sous-traitance a été constitué et développé, dans le cadre de la stratégie du gouvernement algérien pour développer ce créneau localement, par le biais d'aide directe en matière d'accès au foncier et d'accompagnement, leur nombre a été en 2013, cent treize (113)²¹ sous-traitants dans l'industrie métallique, métallurgique, mécanique, le caoutchouc et le plastique, leur part dans la fabrication de la première voiture de RAP était de 17%, 20% en 2015 et 42% à l'horizon de l'année 2019 (Kensabe, 2016).

Nous pouvons citer des principaux sous-traitants, comme :

- En 2017, l'installation d'une unité « Iris » à Sétif, spécialisée dans la production de pneumatiques pour véhicules légers et utilitaires.

21 Comme l'a indiqué M. AZIOUEZ Laib, DG de la bourse algérienne de la sous-traitance et de partenariat (BASTP), lors de son entretien avec l'APS le 10.11.2014.

- Une autre usine « Africaver » (Jijel), pour la fabrication de verre : la production de pare-brise, vitres latérales, rétroviseurs et des verres blindés pour les véhicules militaires.
- La fabrication des sièges de voitures est assurée par une société mixte algéro-turque « Martur Algeria Automotive Siting » (Oran), opérationnelle depuis 2016.
- D'autres sous-traitants du groupe Renault peuvent être cités, comme : « SITEL » (Tlemcen) une entreprise publique 100% algérienne dans la fabrication de Collections de câblage, « SAREL » à Alger (Pièces plastiques), « SEALYNX INTERNATIONAL » (Joints d'étanchéité), « FORMFLEKS » (Tapis et insonorisants).

L'installation de Renault a favorisé le développement d'un réseau de sous-traitance et l'implantation des sous-traitants, créateur d'emploi : Martur (pour 80 emplois directs) et STEL (120 postes d'emplois directs), sans oublier les postes d'emplois indirects, sans oublier le rôle qu'a joué le groupe Renault dans l'accompagnement et le soutien des compétences dans les démarches de qualification et de certification de ses sous-traitants (Kensabe, 2016).

Selon M. BEKHECHI R., Vice-Président de la Bourse de la sous-traitance et de partenariat de l'Ouest (BSTPO)²², l'implantation du groupe Renault est *un facteur stimulant la création d'un tissu de sous-traitance mécanique générateur de la valeur ajoutée*.

Le développement de la sous-traitance permet de réduire la facture des importations des composants et pièces de rechange dans le secteur automobile, qui coûtent de plus en plus chers aux pouvoirs publics.

Conclusion

La sous-traitance dans le secteur de l'industrie automobile constitue un élément important de la stratégie du gouvernement, qui s'inscrit dans la nouvelle politique industrielle, dans le but de développer l'industrie automobile locale.

Le gouvernement algérien inscrit le créneau de la sous-traitance parmi ses priorités, afin de réduire la facture des importations des composantes et pièces de rechange, et développer un partenariat durable profitable au tissu industriel local ; le but ici est d'augmenter le taux d'intégration local, cette intégration locale va permettre aussi de réduire le coût de la logistique.

A cet effet, le gouvernement algérien envisage de soutenir les entreprises spécialisées dans la fabrication des composants et des pièces de rechange utilisés dans le montage l'automobile, par le biais d'une mise à niveau financière et technique avec l'aide de l'expertise étrangère (Kensabe, 2016).

22 Voir le site la Bourse de la sous-traitance et de partenariat de l'Ouest (BSTPO): <http://bstpo.org/>

Références bibliographiques

- Ait Medjber, T. (2017). *Perspectives de développement des PME et des PMI dans le cadre du nouveau modèle économique algérien* Revue d'économie et de statistique appliquée 14(2).
- Ccifrance-international. (2018). *Algérie - Nouvelles dispositions liées à l'importation*. Retrieved 02/03/2018, from Chambre de commerce et d'industrie France <https://www.ccifrance-international.org/le-kiosque/economie-business/n/algérie-nouvelles-dispositions-liees-a-limportation.html>
- Djallel Ameer, n. (2016-2017). *Dynamique mondiale du marché automobile et participation de l'Algérie à la chaîne de valeur* Doctorat These de doctorat Université d'Oran 2, Algérie Retrieved from http://www.univ-oran2.dz/images/theses_memoires/FSC/Doctorat/TDSCF-33/page%20de%20garde.pdf
- EHG. (2017). *The Auto World Championship The Race for Sales, Electric Cars, Profitability and Innovation*. In T. E. Outlook (Ed.): the Economic Research Department of Euler Hermes.
- FCE. (2017). *Véhicules: nette hausse de la facture d'importation des CKD/SKD sur les 2 premiers mois 2018*. In R. d. p.-. FCE (Ed.). Algérie FCE
- J.O.R.A. (2017, 28/11/2017). *Décret exécutif fixant les conditions et les modalités d'exercice de l'activité de production et de montage de véhicules.* , Journal officiel de la république algérienne Retrieved from <http://www.andi.dz/PDF/legislation/creation/17-344.pdf>
- Kensabe, E. M. h. (2016). *Mise à niveau des entreprises algériennes dans le domaine de l'externalisation : cas de la SONATRACH /activité aval et RAP (Renault Algérie Production)* Doctorat Université d'Oran 2 Mohamed Ben Ahmed, Algérie.
- Krifa-Schneider, H., & Bauduin, N. (2007). *Dynamique et déterminants des IDE en Russie*. [The Dynamics and Determinants of FDI in Russia]. *Innovations*, 26(2), 175.
- M.E.F. (2015). *Le secteur automobile au Maroc : vers un meilleur positionnement dans la chaîne de valeur mondiale* In E. DEPF (Ed.). Maroc : Ministère de l'Economie et des Finances & Direction des Etudes et des Prévisions Financières
- Moati, P., & Mouhoud, E. M. (2005). *Les nouvelles logiques de décomposition internationale des processus productifs*. *Revue d'économie politique*, 115(5), 573-589.
- ONS. (2017). *Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 2011 à 2016* (Collections statistiques). Retrieved 12/03/2018 from La Direction Technique Chargée de la Comptabilité Nationale http://www.ons.dz/IMG/pdf/Evolution_des_echanges_exterieurs-2011-2016.pdf
- Ouguenoune, H. (2014). *La politique de promotion et d'attraction de l'investissement en Algérie*. These de doctorat en Economie en Co-tutelle avec l'Université de la Sorbonne nouvelle - Paris III, Université d'Oran 2, Algérie Retrieved from <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01172734>
- Tchawa, D. C. G. (2017). *Etude de la Segmentation Internationale des Processus Productifs (SIPP). Une reformulation de la théorie de la fragmentation*. Université Côte d'Azur.
- Venice, & Affre. (2017). *la Chine et l'Inde tirent les ventes mondiales, selon Euler Hermes*. *Automobile / Monde*. Retrieved from <https://www.lemoci.com/actualites/entreprises-secteurs/automobile-monde-la-chine-et-linde-tirent-les-ventes-mondiales-euler-hermes/>