

LES NOUVEAUX CHANGEMENTS DANS LA GEOGRAPHIE AUTOMOBILE MONDIALE ET LE DEVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN ALGERIE ET AU MAROC : UNE ANALYSE COMPARATIVE

Nezha AMEUR DJELLAL MAA Université d'Oran 2.

Résumé :

Le secteur automobile jouait jusqu'à une époque récente un rôle relativement limité dans les économies méditerranéennes, qui n'avaient pas développé de filières puissantes et ne s'imposaient pas comme des acteurs majeurs au niveau mondial ni même régional. Cet article présente l'évolution des pays africains dans l'industrie automobile, aussi il propose une analyse comparative du développement de l'industrie automobile dans les pays du Maghreb essentiellement l'Algérie et le Maroc. La deuxième partie portera sur l'étude de l'industrie automobile en Algérie et au Maroc en termes d'attractivités pour les investissements étranger et aussi le récent changement mouvement de délocalisation du constructeur automobile français Renault dans les deux pays, ce qui fait apparaître des rivalités.

Abstract

The automotive sector until recently played a relatively limited role in Mediterranean economies , which had not developed powerful industries and did not require as major players in global or even regional level. This article presents the development of African countries in the auto industry, it also provides a comparative analysis of the development of the automotive industry in the Maghreb mainly Algeria and Morocco. The second part will focus on the study of the automobile industry in Algeria and Morocco in terms of foreign investments for attractivités and also the recent relocation trend change in the French automaker Renault in both countries , which brings up the rivalries.

Mots clés : Industrie automobile, Maroc, Algérie, constructeurs automobiles, délocalisation.

ملخص

لعبت قطاع السيارات حتى وقت قريب دورا محدودا نسبيا في اقتصاديات منطقة البحر الأبيض المتوسط التي لم تضع الصناعات القوية ولا تتطلب باعتبارها من اللاعبين الرئيسيين في المستوى العالمي أو حتى الإقليمي. تقدم هذه المقالة التمنية في البلدان الأفريقية في مجال صناعة السيارات، كما يوفر تحليلا مقارنة لتطور صناعة السيارات في المغرب بشكل رئيسي الجزائر والمغرب. وسوف يركز الجزء الثاني على دراسة صناعة السيارات في الجزائر والمغرب من حيث الاستثمارات الأجنبية وكذلك تغيير اتجاه في صناعة السيارات رينو الفرنسي في كلا البلدين، والتي إحضار المنافسات.

Introduction :

Le marché automobile est un important baromètre de l'économie mondiale, les ventes de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs continuent de croître. En 2013, elles ont enregistré une quatrième année de hausse consécutive et un nouveau record, franchissant par la première fois le seuil des 80 millions d'unités. Elles ont ainsi rapidement rattrapé et dépassé leurs niveaux d'avant la crise de 2008, après une période de léger fléchissement due au ralentissement économique.

L'industrie mondiale automobile a connu des changements radicaux au cours de la dernière décennie. La croissance de ce secteur s'est déplacé des pays développés d'Amérique du Nord, d'Europe occidentale et du Japon vers les économies émergentes d'Asie, d'Amérique du Sud et d'Europe de l'Est. En effet, dans ces pays là, le taux de croissance production de véhicules sera similaire à celui des ventes.

Dans ces pays émergents nous trouvons le Maghreb, dont l'industrie automobile constitue une activité économique importante amenée à se développer de manière croissante. Dans leur ensemble, les marchés Marocain et Algérien offrent des perspectives de développement soutenu : le parc automobile de ces pays est en mutation, son âge moyen et baisse et les ventes de véhicules neufs ne cessent de croître depuis quelques années.

Depuis les années 2000, l'Algérie est un marché dynamique, en particulier du point de vue des ventes de véhicules neufs, marqué par un mode de développement basé sur l'industrie lourde et la forte présence du secteur public. Le marché de l'automobile en Algérie est en voie de (re)construction et de structuration, après les difficultés rencontrées par le pays au cours de la décennie écoulée. Pour autant, l'Algérie est le pays du Maghreb qui possède le plus important parc automobile. Si le pays dispose d'atouts importants tels que le coût de la main d'œuvre et l'ouverture en faveur d'une économie du marché. L'installation d'une usine Renault en Algérie semble motiver le gouvernement pour développer le marché de la sous-traitance, si nécessaire à la constitution d'une industrie automobile locale.

Le marché marocain présente une importante perspective de développement, en raison notamment d'un niveau de ventes de véhicules neufs deux fois moins importants que celui du marché Algérien pour une population équivalente. Le tissu industriel marocain,

relativement dense, est constitué principalement d'équipementiers et de fournisseurs automobiles spécialisés.

D'une manière générale, le secteur automobile mondial connaît une phase de refonte de sa chaîne de valeur avec un basculement de la demande et de l'offre mondiale vers les pays émergents. Dans cet article, nous nous interrogeons sur le positionnement de l'Algérie et le Maroc dans la chaîne de valeur mondiale de l'automobile.

1- Comment est répartie l'Algérie et le Maroc dans la demande mondiale de véhicule ?

L'Afrique représente le taux le plus faible dans la demande mondiale avec seulement 2% après l'Amérique du sud. L'Algérie avec une part de 7% dans la demande africaine (1 653 058 en 2013), vient en quatrième position le Maroc.

Fin 2012, le parc Algérien comptait 4.8 millions de véhicules, en augmentation de plus 6% sur 2011 et de près de 30% par rapport à 2006.

Répartition de la demande mondiale de véhicules par continents en 2013

1- NAFTA (22%)		
	2005	2013
USA	86%	85%
Canada	8%	9%
Mexique	6%	6%
2- EUROPE (21%)		
	2005	2013
Allemagne	17%	18%
Russie	9%	16%
Royaume-Unis	13%	14%
France	12%	12%
Italie	12%	8%
3- Amérique du Sud (8%)		
	2005	2013
Brésil	56%	60%
Argentine	12%	15%
Chili	7%	6%

4- Asie (45%)

	2005	2013
Chine	31%	58%
Japon	32%	14%
Inde	8%	8%
Corée Du sud	6%	4%
Thaïlande	4%	3%

5- Afrique (2%)

	2005	2013
Afrique du Sud	55%	39%
Egypte	11%	18%
Algérie	9%	16%
Maroc	6%	7%

Source : Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobile (OICA).

2- La part de l'Algérie et du Maroc dans la production mondiale :

La production automobile mondiale a connu une progression remarquable. Une telle progression est expliquée en grande partie par l'essor de la construction automobile chinoise et la tenue de la production européenne en dépit de la crise économique mondiale.

Si l'Algérie a le parc automobile le plus important et si les ventes ont largement progressé ces dernières années, le pays reste complètement à l'écart de l'espace automobile méditerranéen. Un partenariat a été conclu en décembre 2012 entre l'entreprise publique société nationale des véhicules industriels (SNVI), d'une part et le fond national d'investissement, et Renault de l'autre, pour la construction d'une nouvelle usine. Une industrie automobile a été créée avec le principal concessionnaire de véhicules importés (113 000 véhicules vendus en 2012), qui de plus, possède au Maroc voisin, une grande usine (180000 véhicules en 2014, dont 90% destinés à l'exportation).

Au Maroc l'industrie automobile est présente sur deux volets, le premier est celui de l'assemblage par le biais de la SOMACA (Société marocaine de construction automobile) devenue actuellement une usine de Renault et le deuxième celui des équipementiers automobiles fournissant des composants pour automobiles aussi pour le marché local et étranger. Le Maroc est le deuxième producteur automobile en

Afrique, après l'Afrique du sud, avec une part de 26% de la production africaines, qui ne représente quant à elle que 0.73% de la production mondiale ne 2013.

Répartition de la production mondiale de véhicules par continent en 2013

1- NAFTA (19%)		
	2003	2013
Etats-Unis	75%	67%
Mexique	10%	19%
Canada	16%	14%
2- Europe (23%)		
	2003	2013
Allemagne	28%	29%
Russie	6%	11%
Espagne	15%	11%
France	18%	9%
Royaume-Unis	9%	8%
Turquie	3%	6%
Italie	7%	3%
3- Afrique du Sud (5%)		
	2003	2013
Brésil	90%	80%
Argentine	8%	17%
4- Asie (52%)		
	2003	2013
Chine	20%	48%
Japon	47%	21%
Inde	5%	8%
Corée du Sud	14%	10%
Thaïlande	3%	5%
5- Afrique (0,73%)		
	2003	2013
Afrique du Sud	9%	69%
Maroc	5%	26%
Egypte	4%	4%

Source : Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobile (OICA).

3- Le changement de la carte automobile mondiale ainsi que la chaîne de valeur¹ :

Depuis le mi 2009, l'économie mondiale a retrouvé un rythme rapide d'expansion. En 2012 l'industrie automobile a atteint un nouveau record de production avec plus de 84² millions de véhicules produits. Pourtant, les résultats par zone géographique sont très contrastés avec, d'un côté, la morosité d'une Europe occidentale en crise et, de l'autre, le dynamisme du reste du monde.

Dans ces pays de croissance, les situations sont assez hétérogènes avec de nouveaux grands acteurs de l'automobile comme la Chine, la Russie, l'Inde et l'Amérique latine, qui produisent des volumes jamais atteints.

A cet effet, et avec ces quatre typologies de pays, la carte de l'industrie automobile mondiale a été complètement redessinée. D'abord, les pays avec une croissance automobile soutenue que sont la Chine, le Brésil et l'Inde ont vu leur production automobile décoller au cours de la dernière décennie, avec des investissements massifs des constructeurs étrangers.

Dans les zones ou pays émergents qui constituent le pôle d'expansion automobile actuel, la production est très supérieure à celle de l'avant crise. Ces pays ont pu trouver leur profit vers l'exportation. En Amérique du Nord y compris le Mexique, la production essentiellement destinée au marché local, a poursuivi son rebond, se situant à 1.2³ million de véhicules du niveau record de l'année 2000. Au Japon, les exportations représentent près de la moitié de la production. Quant aux importations, elles occupent toujours moins de 5% des immatriculations totales. L'excédent de la Corée du sud est passé de 34 à 59 milliard.

¹ La chaîne de valeur décrit l'agencement de l'ensemble des produits (biens ou services), des procédés de fabrication et des producteurs concourant à la desserte du marché final. La notion de valeur sous-tend un « partage » des rôles au sein d'une industrie donnée, qui ne se fait pas forcément de manière concertée, mais qui suppose que le système choisi soit compétitif pour permettre à l'ensemble des maillons de la chaîne de survivre dans un contexte de compétition mondiale.

² OCDE

³ Association des constructeurs automobiles

Top 5 pays exportateurs 2013

Pays	Part de marché	Taux de croissance 2008-2013
1. Allemagne	21.2%	+6.1%
2. Japon	14.6%	-5.1%
3. Etats Unis	10.2 %	+16.7%
4. Corée du sud	6.9%	+46.6%
5. Canada	6.1%	+32.2%

Source : <http://export.businessfrance.fr/automobile/actualite.html>

Pour l'exportation, avec un taux de 22.1% de part de marché réalisé par les Etats Unis, l'Allemagne et le Royaume Unis gardes leurs mêmes places deuxièmes et quatrièmes, avec un taux de croissance de -1.2% par rapport à 2008. Une progression de + 168.5% pour la chine qui rejoint le top 5 des exportations qui gagne sept places avec une part de marché de 7.3%. Le Canada prend la place de la France avec un taux de 5.1% de part de marché.

Top 5 pays importateurs 2013

Pays	Part de marché	Taux de croissance 2008-2013
1. Etats-Unis	22.1%	+22.5%
2. Allemagne	8.1%	-1.2%
3. Chine	7.3%	+168.5%
4. Royaume Unis	5.3%	-8.7%
5. Canada	5.1%	+9.2%

Source : <http://export.businessfrance.fr/automobile/actualite.html>

Dans les zones ou pays développés, la production a chuté de près de 5 millions de véhicules atteignant ainsi un niveau de 43 millions d'unités (-10%)⁴. Dans le même contexte, une stratégie de développement

⁴ Organisation international des constructeurs automobiles OICA

international est basée essentiellement sur des coopérations durables et ciblées avec d'autres constructeurs.

Du côté des constructeurs français, tel que le groupe PSA⁵, ont vu leur ventes diminuée de 8.8%, dû à la pénétration de ce groupe en Europe a reculé en raison de sa forte présence en Espagne et en Italie, le groupe a ouvert en 2013 en Chine une usine avec chacun des groupes chinois avec lequel il coopère. Aussi pour les mêmes raisons, la marque Renault- Nissan occupe la troisième place sur le marché voitures particulière et véhicules utilitaires en Europe, a entamé des restructurations profondes axés sur la recherches et développements et des partenariats stratégiques, pour objectif d'accélérer leur croissance et de renforcer leur présence sur les marché émergents (Afrique, Amérique latine, Chine, Inde).

4- Positionnement du Maroc et l'Algérie sur la carte mondiale de l'industrie automobile :

Le graphe ci-dessous présente la chaîne de valeur traditionnelle de la filière automobile (activités dans la boîte grisées numérotée « 1 »), ainsi que les activités également intégrée dans la chaîne mais plus en amont (R&D⁶ sur les matériaux et composants, puis production de ces intrants de la chaîne de valeur automobile) et en aval (services connexes, y compris services de mobilité, crédit auto et assurances, et entretien et réparation). Une quatrième filière se dégage aujourd'hui, toujours reliée à la filière principale, celle de la collecte-démantèlement, recyclage-valorisation et/ou broyage. Plus ou moins liée à la filière production, cette filière de traitement des véhicules en fin de vie est en cours de constitution.

En Algérie est, présente la chaîne de valeur traditionnelle de la filière du secteur, dans l'assemblage avec la présence de la société national SNVI, et sa nouvelle usine avec le groupe Renault, aussi les usines de productions existantes (camion et bus de Rouïba, Tiaret avec l'usine de production de véhicules tout terrain en partenariat avec Mercedes), dans la sous-traitance local, SNVI est présente avec une société de production de boîtes a vitesses. Pour son développement mondial et dans le cadre de son intégration stratégique nationale et internationale, l'Algérie envisage de prioriser le développement des filières avec les

⁵ Peugeot Citroën

⁶ R D : Recherche et développement

créneaux : vitrage, câblage, sièges, mécanismes, lignes d'échappements, emboutissage des petites pièces de tôleries..... et cela avec les projets de partenariats qui sont en cours de discussions dans le but d'atteindre un taux d'intégration local de 40% d'ici 2018. Nous trouvons aussi une présence dans la distribution des véhicules est cela avec une cinquantaine de marque présente sur le territoire national.

Au Maroc, aussi présent dans cette chaîne de valeur du secteur, une présence même mondiale. Il se focalise sur les composants et autres entrants, l'assemblage automobile qui a connu un développement notable ces dernières années avec l'implantation de Renault comme son voisin l'Algérie, ainsi que la distribution et certaines activités connexes. Par ailleurs, le développement des équipementiers de rang 2 et 3.

5- L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN ALGERIE ET AU MAROC

5 -1- L'industrie automobile En Algérie :

Sous l'impulsion des pouvoirs publics, l'Algérie s'est lancée de 2009/2010 dans un vaste programme de redressement industriel et technologique décliné territorialement et par filière, destinée à développer la production industrielle nationale, via une politique de recherche de partenariat avec de grands groupes industriels étrangers.

Durant les dernières années, le marché de l'automobile a évolué de manière progressive et rapide pour atteindre 600 000⁷ véhicules par an, croissance répondait notamment à un retard de pénétration de l'automobile dans les foyers. Le marché algérien, à l'instar de nombreux marchés émergents, est devenu attractif pour les constructeurs.

5-1-1 Les sites de productions et les types de véhicules montés :

L'industrie automobile en Algérie, est née en Juin 1957, une date qui coïncide l'implantation de la première usine de montage de véhicules poids lourds de la société BERLIET. La création de la SONACOM⁸ en 1967, après en 1981 une nouvelle restructuration sous le nom de SNVI⁹, le seul constructeur implanté sur le territoire national par ses usines de

⁷ Association algérienne des concessionnaires automobile

⁸ SONACOM : Société Nationale de Construction Mécanique

⁹ SNVI : Entreprise National de véhicule industriel

production situées dans la zone industrielle de Rouïba et Tiaret. Ses principales activités : la conception, la fabrication, la commercialisation et le soutien après-vente.

La SNVI a connu ses dernières années plusieurs partenariats importantes et évolutionnistes qui l'ont vraiment marqué qui sont :

Société	Partenaire
Société de production de camion et bus à Rouïba de marque Mercedes-Benz	Partie Algérienne : 34% SNVI et 17% EPIC EDIV/DFM/MDN Partie Etrangère : 49% AABAR Emirats Arabes Unis et Daimler comme partenaire technologique
Société de production de véhicules légers tout terrain à Tiaret de marque Mercedes-Benz	Partie Algérienne : 17% SNVI et 34% EPIC Partie Etrangère : 49% AABAR (Emirats Arabes Unis) et Daimler comme partenaire technologique
Société de production de véhicules particuliers à Oued Tlélât Oran de marque Renault	34% SNVI 17% FNI et 49% Renault

5-1-2 Le partenariat avec le Groupe Renault en Algérie

L'histoire de Renault Algérie ne date pas d'hier, la marque Renault est présente en Algérie depuis plus de 90 ans. Renault Algérie continue aujourd'hui à investir encore davantage dans le pays, avec le développement continu de son réseau de distribution.

La société par action (SPA) de production de véhicules particuliers de marque Renault, a été créée le 31 Janvier 2013 sous le nom de RAP SPA (Renault Algérie Production SPA). Un investissement logique et bienvenu, puisque le marché de l'automobile local est actuellement le second du continent africain après l'Afrique du sud.

Ce nouveau site doit produire 25000 véhicules par an, avec une seule équipe d'assemblage, soit environ 350 employés. A moyen terme, la

cadence de production de sept véhicules par heure devrait doubler. Avec des recrutements supplémentaires, la production pourrait atteindre 75000 véhicules par an. Aujourd'hui l'usine réalise un taux d'intégration locale entre 10 et 12% d'ici fin 2015 et de 42% en 2018 en développant la sous-traitance notamment dans la tôlerie et l'emboutissage.

Ce partenariat va contribuer au développement de l'industrie automobile algérien, il permettrait la dynamisation de l'économie nationale par la création d'emplois et d'un fort tissu de fournisseurs nationaux de pièces et composants automobiles suivant les standards de Renault.

D'après l'histoire de Renault en Algérie, nous constatons que cette marque existait depuis toujours dans le marché algérien avec une ancienne production, mais nous pouvons se demander pourquoi le groupe a mis beaucoup de temps pour enfin faire une usine d'assemblage, peut être c'est dû à l'absence des fournisseurs qualifiés ou l'absence d'une main d'œuvre qualifiée dans le marché algérien, ou les exigences de l'état envers les investissements indirect et l'absence d'avantages fiscaux.

5-2 – L'industrie automobile au Maroc :

5-2-1- Evolution de l'industrie automobile au Maroc

Le développement de l'industrie automobile marocaine a été mené par la SOMACA à Casablanca, une ancienne entreprise d'état fondée en 1959.

L'industrie automobile marocaine est l'une des industries dynamiques du tissu économique du pays. La participation du secteur dans les valeurs économiques est un degré non négociable. Il représente 5% du PIB, il assure 14% des exportations industrielles. Cette activité comporte plus d'une centaine d'entreprise réparties sur trois principales régions du territoire : Tanger (43%), Casablanca (39%) et Kenitra (7%).

L'industrie automobile marocaine a enregistré ces dernières années une performance à l'export très remarquable expliquée par le développement de l'activité du câblage et l'essor du segment de la construction automobile à partir de 2012, lequel commence à

générer des recettes à l'export très importantes grâce aux investissements direct étrangers réalisées dans ce segment qui ont atteint près de 3,9 milliard de Dhs réparti sur 2011 et 2012. De même, le Maroc a amélioré sa position concurrentielle sur le marché mondial, soit une part de marché atteignant 0,23% en 2012.

5-2-2 Les opportunités apportées à l'industrie automobile Marocaine :

Le groupe Renault présent au Maroc depuis plus de 85 ans, le groupe est leader du marché automobile local avec ses marques Renault et Dacia.

La SOMACA (Société marocaine de construction automobile) vit une belle aventure industrielle depuis plus de 50ans, l'usine est emblématique à plus d'un titre et le site représente aujourd'hui le noyau historique de l'industrie automobile au Maroc. Le groupe Renault joue un rôle important dans ce développement avec une présence au Maroc qui avoisine les 85 ans.

L'usine Renault Nissan de Tanger, qui a été inaugurée en 2012, qui dispose de deux lignes de production (de l'emboutissage au montage en passant par la tôlerie, la peinture et les sous-ensembles).

En 2013, l'usine double sa production avec 100 000 véhicules, dont 93000 pour l'export. Une deuxième ligne de fabrication, inaugurée en Octobre 2013, a livré 10000 Dacia Sandéro. De ce fait, l'usine de Renault-Nissan de Tanger à augmenter sa production de 100% par rapport à l'année 2012, avec une moyenne de production de 485 véhicules/ jour. Cette réalisation a permis à l'usine d'être la plus grande usine en Afrique, une ambition industrielle importante pour le groupe Renault et pour le Maroc.

6- Les équipementiers automobiles Algériens et Marocains :

De par leur position géographique et leur situation socio-économique, Algérie et Maroc ont des caractéristiques qui leur confèrent un certain nombre d'avantage susceptibles d'intéresser les multinationales du secteur certes la taille de leur marché intérieur ne permet pas d'envisager comme en chine, en Inde ou au Brésil d'une industrie nationale. En revanche, dans le cadre de la concurrence entre pays

émergents ouverte par la mondialisation, les deux pays disposent l'industrie équipementière.

En Algérie la sous-traitance automobile est appelée à moderniser les outils de production, pour atteindre progressivement les standards internationaux. Des mesures ont été prises et des partenariats ont été signés avec des leaders mondiaux d'industries automobiles pour la création de sociétés mixtes. Il a fallu attendre la mise en place de l'usine de montage de véhicules touristiques (Renault) pour qu'on enregistre les premières mesures d'une redynamisation de la filière.

Cette activité a connu une augmentation depuis 1995 au Maroc, le câblage vient en première position en termes d'exportations. En dépit de la baisse enregistrée en 2009 en raison de la crise économique, les exportations des câbles pour automobiles ont atteint 14,8 milliard de Dhs en 2012 contre 10,1 milliards de Dhs en 2007, soit un taux d'accroissement annuel moyen de 8%.

L'industrie automobile marocaine qui a connu un essor très remarquable sur le plan d'exportations en particulier pour le câblage, en outre avec le démarrage et l'augmentation progressive de la production de l'usine de Renault de Tanger, une plus large gamme de fournisseurs de pièces automobiles a commencé à investir au Maroc, ces usines visent à fournir l'usine de Renault et à exporter. Le marché Algérien aura-t-il la même croissance et le même nombre d'investisseurs étrangers dans l'industrie automobile ? D'autres part le projet qui est en cours de réalisation entre le Maroc et PSA que va-t-il encore apporter au marché marocain, de même pour l'état Algérienne qui est en cours de signature d'un partenariat avec le même constructeur PSA, que va-t-il apporté ?, Du côté des sous-traitants ils vont suivre quel marché pour investir ? Algérien ou Marocain ?

7- Atouts, Handicaps et opportunités pour l'accueil des investissements international dans chaque pays :

L'investissement direct étranger IDE¹⁰ fait partie intégrante d'un système économique international ouvert et efficace et constitue l'un des principaux catalyseurs du développement.

¹⁰ OCDE : IDE est une activité par laquelle un investisseur résidant dans un pays A obtient un intérêt durable et une influence significative dans la gestion d'une entité résidant dans un pays B. Cette opération peut consister à créer une

7-1 La politique de promotion des IDE en Algérie :

Les investissements restent encore deçà des opportunités offertes par le marché algérien, malgré les efforts de l'Algérie en termes de rationalisation, de modernisation et d'efficacité de son économie, les investisseurs étrangers sont peu nombreux à s'intéresser au marché algérien.

De même le nombre des projets d'IDE en Algérie est en baisse, selon le directeur général de l'ANDI, « conséquence des mesures prises par le pays en matière d'entrée des capitaux étrangers à la faveur des dispositions de la loi de finances à la faveur des dispositions de la loi de finances complémentaires 2009 et la crise financière internationale ». Les nouvelles mesures relatives aux investissements étrangers en Algérie inquiètent les investisseurs étrangers à s'associer avec des entreprises nationales et ne plus détenir que 49% au plus de parts dans les projets implantés en Algérie.

En 2014, L'Algérie pouvait attirer des investissements arabes de plus de 100 milliards de dollars à moyen terme selon l'expert économique Malek SERAI à condition d'améliorer les prestations administratives et du système financier et bancaire et de résoudre le problème du foncier.

Aujourd'hui avec l'alliance l'installation de l'usine du groupe Renault en Algérie, pourrait dynamiser rapidement le tissu industriel en particulier au niveau des fournisseurs et des équipementiers automobiles local pour qu'il soit en convergence avec un contexte international.

7-2- La dynamique portée par les investissements directs étrangers au Maroc :

Troisième meilleure destination des IDE en Afrique pour 2009-2010¹¹, derrière l'Afrique du sud et l'Egypte, selon une étude publiée par FDI intelligence, relevant du groupe britannique de presse the Financial times.

entreprise entièrement nouvelle (investissement de création) ou, plus généralement, à modifier le statut de propriété des entreprises existantes (par le biais de Fusions et d'acquisitions).

¹¹ Série "Investissements et partenariats" N°1 Aout 2010

Le Maroc s'est longtemps focalisé sur une stratégie basée sur la vision d'une industrie automobile relativement intégrée autour d'une activité d'assemblage, centrée sur la SOMACA et le développement production équipementier dans les régions Casablanca, Tanger.

Les recettes des IDE dans l'industrie automobile ont enregistré une forte progression durant les trois dernières années. Cette évolution s'explique par l'accroissement des flux des investissements dans ce secteur en raison de l'implantation du site d'assemblage Renault Tanger avec une capacité de production annuelle de 170 000 véhicules. A terme, la capacité est passé a 400 00 véhicules/ an

8- Analyse du marché Algérien et Marocain en fonction des intérêts industriels :

Fin 2012, le parc automobile Algérien comptait 4,8¹² millions de véhicules, en augmentation de plus de 6% sur 2011 et de près de 30% par rapport à 2006, pour une population d'environ 38 millions d'habitants, un nombre équivalent à celui du Maroc, mais par contre le marché marocain apparaît moins dynamique.

En revanche l'atout majeur du Maroc par rapport à l'Algérie est incontestablement la quasi contiguïté de son territoire avec le sud de l'union Européenne par le détroit de Gibraltar. En 2004, la réalisation d'un port d'envergure internationale, Tanger Med, le continent européen n'est plus qu'à 14KM. Un port digne des plus importants ports méditerranéens. En plus des infrastructures bien pensées permettent au pays de tirer profit de son positionnement stratégique (méditerranéen, Océan atlantique, Afrique) et d'être une plate forme d'exportation prisée.

D'autres arguments qui peuvent laisser les investisseurs étrangers jouissent d'avantages fiscaux et parafiscaux conséquents, comme le statut CASABLANCA Finance City qui comprend des incitations fiscales, des facilités de charges. Aussi des subventions fiscales dédiées aux zones franches automobiles, offrant une exonération totale de l'IS (Impôt sur les sociétés) pendant les cinq premières années, suivie d'un plafonnement à 8,75%. En plus à des soutiens financiers octroyés par

¹² Selon AACA

les fonds HASSAN II. Aussi des aides spécifiques pour des projets de grande taille ; exemple le projet Renault Tanger.

Malgré les avantages fiscaux et parafiscaux mise par l'état algérienne, et en plus avec sa nouvelle stratégie économique qui permet de dynamiser les investissements en particuliers nationaux ou étrangers mais reste toujours faible et n'attire pas de gros investisseurs, et cela reste toujours faible et n'attire pas beaucoup, l'état doit revoir sa politique afin d'attirer de nombreux étranger qui veulent investir, d'où le positionnement qu'occupe le pays et la richesses naturelles qu'elle possède, Une autre raison qui fais aussi bloque les investissements étranger, la règle 49/51, qui cesse de hanter les milieux d'affaires. Cette loi s'érige en principal obstacle juridique à l'afflux des IDE vers l'Algérie.

En plus des avantages fiscaux et parafiscaux, le Maroc est doté d'un tissu performant de petites et moyennes entreprises dans l'industrie automobile. Une vague d'implantation des équipementiers dans la zone de Tanger.

Au Maroc, malgré des retards dans le domaine de l'éducation, l'état a misé sur la formation. L'institut de formation aux métiers de l'industrie automobile(IFMIA), opérationnel sur le site du projet depuis 2012. Ces instituts devraient répondre aux besoins en compétences des entreprises du secteur, avec une mutualisation des filières des programmes de formation pointus et adaptés aux besoins réels de cette industrie. De son côté l'Algérie, un nouveau centre de formation Renault Algérie vient d'être inauguré pour renforcer les compétences professionnelles, visant l'intégration en synergie de la mécanique l'électronique, l'automatique. Ce centre vise à encourager les investisseurs privés de formation à développer des formations professionnelles techniques. Aussi ce centre va essayer d'éliminer une des contraintes du marché Algérien la pénurie de main d'œuvre qualifiée.

Conclusion

Les pays émergents et en développement prennent des parts de marché croissantes dans le commerce international des biens et services et notamment l'industrie automobile, particulièrement au travers de leur intégration dans les chaines de valeurs mondiales. L'Afrique du Nord se caractérise par deux modes d'intégration dans cette chaine :

- Le premier mode concerne, l'Algérie, la Libye et la Mauritanie et consiste en une intégration par les matières premières,

- Le second mode concerne l’Egypte, la Tunisie et le Maroc et consiste en une intégration croissante par les produits manufacturés, et notamment les activités d’assemblage dans les domaines textile, habillement, électronique et mécanique et le mode dominant est la sous-traitance.

Les deux pays, le Maroc et l’Algérie sont présent dans la chaîne de valeur mondiale, pour le cas du Maroc, l’industrie automobile nationale conserve sa bonne tendance d’évolution et promouvoir son intégration dans la chaîne de valeur mondiale, réalisant ces dernières années un essor remarquable. Cette croissance au Maroc est due par la présence de plusieurs filiales de plusieurs équipementiers internationaux, ce facteur donne une satisfaction au niveau du développement du tissu industriel dans le secteur automobile. Par contre en Algérie, le développement de la sous-traitance constitue actuellement l’une des priorités des pouvoirs publics, pour cela il devrait se concentrer sur l’amélioration de l’environnement dans lequel la sous-traitance peut se développer d’une façon optimale. Dans ce même contexte, les équipementiers qui subissent de la forte pression de la part des constructeurs pour diminuer leurs coûts, donc ils préfèrent délocaliser sur le Maghreb que vers l’Asie à cause des distances trop importantes, pour cela l’Algérie devra saisir ce secteur.

En fait, et à travers tout ce qui a été cité dans cet article, l’Algérie tend à devenir une plateforme de l’industrie mécanique, puisque pendant longtemps le marché algérien a été considéré comme un espace d’écoulement de marchandises. Avec l’installation d’une usine telle que Renault qui va atteindre 150000 véhicules/an, pourquoi ne va-t-il pas mettre une forte production dans les prochaines années ou au départ même, cela dû peut être à cause de l’existence de la géante usine du Maroc avec 400000 véhicules/an ou le fait que l’Algérie ne dispose pas d’un potentiel tel que le Maroc. Cette usine est-elle la copie collée de celle du Maroc, ou c’est une usine qui sera en voie de développement.

En Algérie Peugeot occupe la seconde place derrière le leader Renault, mais malgré cela PSA a préféré investir au Maroc avec une usine importante de 90 000 véhicules/an avec un taux d’intégration de 60% de départ et la fabrication de moteur sur place, quelle usine sera-t-elle pour l’Algérie ?

Le Maroc produit et l’Algérie fera que l’assemblage, ..., l’état algérien a-t-elle une stratégie et une politique industrielle à mener pour négocier

avec ces partenaires le développement de son industrie ? Sera-t-elle en mesure d'atteindre une industrie automobile florissante ?

Bibliographie

- « Le marché de la sous-traitance en Algérie cas : Filières automobiles et mécanique. 3^{eme} édition SANIST 2015 – SAFEX Pins maritimes Alger.
- « Industrie automobile française : Analyse et statistiques » Éditorial 01 Xavier Fels, président du CCFA 2010.
- « Industrie automobile : Facteurs structurels d'évolution de la demande » Pipame Juin 2011.
- « L'industrie automobile française : Analyse et statistiques 2014.
- « Progresser le long de la chaîne de valeur : Rester compétitif dans l'économie mondiale » OCDE 2007, Paris.
- « Industrie automobile : Ajustements à moyen terme des capacités de production » OCDE Département des affaires économiques 2009.
- « L'observatoire Cetelem 2015, Marché automobile mondial : de belles perspectives de croissance » 2015.
- « Le marché Algérien de la sous-traitance : Besoins et opportunités » Beci Bruxelles 13 Mai 2014, Présenté par : M. Ramdane TOUKAL.
- « L'industrie automobile au Maroc – Performance à l'export ». Département des statistiques des échanges extérieurs. Décembre 2013.
- « Le secteur automobile marocain face à son nouveau contexte : Enjeux et perspectives ». Direction des études et des prévisions financières Février 2005.
- « La supply chain automobile : Intégration des équipementiers au Maroc ». Imane IBN El Farouk, Abdennebi TALBI.
- <http://knoema.com/OICAWMVSCT2015/world-motor-vehicle-sales-by-country-and-type-2005-2014>
- <http://freysenet.com/?q=node/924>
- <http://export.businessfrance.fr/automobile/actualite.html>
- Série "Investissements et partenariats" N°1 Aout 2010