

# **L'investissement direct étranger en Algérie « Délocalisation de l'industrie automobile au cours de la période 2014-2018 »**

ZAKARIA HAMZA<sup>1</sup>

*#Département des sciences économiques, Université Badji Moktar ANNABA (ALGERIE)*  
zakihamza@hotmail.fr

---

<sup>1</sup> Maitre de conférence, Faculté des sciences économiques et de gestion, ANNABA, Algérie

**Résumé**— Dans le cadre de la recherche des facteurs conduisant à attirer les investissements étrangers directs et l'intégration des économies dans la chaîne de valeur mondiale, ainsi la diversification des exportations dans les pays en développement, les entreprises transnationales apparaissent dans le monde comme un moteur important de l'investissement étranger direct et du financement international.

Dans cette perspective, l'étude vise à analyser les investissements directs étrangers en Algérie au cours de la période 2000-2018, faisant focus sur la délocalisation de l'industrie automobile et leur contribution à la promotion des investissements locaux et leur contribution, à l'intégration de l'Algérie dans la chaîne de valeur mondiale et la division internationale du processus productif à travers la délocalisation d'une partie de la chaîne de production.

Dans cette étude, l'analyse repose sur des approches descriptives et analytiques, Les résultats d'analyse montrent que la présence des entreprises transnationales en Algérie, comme véritable investissement direct étranger apparaît exclusivement dans le secteur des hydrocarbures. Paradoxalement, dans le secteur de l'industrie manufacturière, secteur essentiel à la diversification de l'économie, la délocalisation de l'industrie automobile reste très faible. L'étude conclut que l'Algérie ne pourra profiter des délocalisations de l'activité industrielle que si elle réunit les ressorts endogènes de sa propre croissance et profite de l'opportunité de spécialisation dans une phase de la chaîne de production particulièrement la phase d'assemblage comme une première étape dans le cadre du SKD, et la transition à d'autres étapes comme la phase de montage dans le cadre du CKD..

**Keywords**— investissement direct étranger, délocalisation des entreprises, chaîne de valeur mondiale, la division internationale du processus productif.

**JEL Classification** : F21, F42, F14, F10

## I. INTRODUCTION

Le rythme rapide de la mondialisation a suscité un intérêt vivant et une importance prioritaire pour les autorités de nombreux pays. La forte compétitivité induite par ce phénomène a conduit les pays à développer des politiques d'intégration économique internationale différentes en fonction du degré d'ouverture et de la libéralisation des échanges en général, mais aussi des politiques commerciales, d'investissement et d'innovation que chaque pays déploie. C'est-à-dire que l'intégration économique internationale ne peut être définie que dans le cadre d'une politique globale, voire dans le cadre d'un modèle de développement. Dans ce contexte, le rythme et l'ampleur de la mondialisation sont liés à l'émergence du phénomène des chaînes de valeur mondiales (CVM). L'investissement direct étranger est l'un des moyens qui permet aux pays en développement d'intégrer dans cette chaîne. Celles-ci, correspondant à la segmentation des

activités de production entre plusieurs sites et pays, ont, en effet, stimulé les échanges internationaux, notamment les échanges des produits intermédiaires qui représentent environ la moitié du commerce international. Les pays émergents et en développement prennent des parts croissantes dans le commerce international, particulièrement à travers de leur intégration dans les chaînes de valeur mondiales.

L'Algérie est un pays en développement, qui est faiblement intégré dans les CVM, leur intégration est significativement limitée sur l'exportation de ressources naturelles, en particulier « le pétrole ». Ces cinq dernières années, le pays a connu une tendance baissière de pétrole, La nécessité de diversifier l'économie algérienne pour diminuer sa dépendance aux hydrocarbures revêt un caractère d'urgence depuis que le cours du pétrole a commencé à chuter de façon spectaculaire particulièrement en 2014.

Afin de promouvoir son économie et de diversifier ses exportations hors hydrocarbures, l'Algérie a adopté de nouvelles politiques économiques en s'appuyant sur les investissements directs étrangers pour créer et développer des industries modernes telles que l'industrie automobile, à travers la spécialisation dans un segment de la chaîne de production comme une première étape ( phase d'assemblage), ce qui permet de renforcer le tissu économique interne du pays , grâce à l'intégration locale basée sur la sous-traitance industrielle, En effet, pour l'Algérie, l'industrie automobile constituera une opportunité pour la relance économique et pour l'intégration dans le processus de production mondiale, sachant que l'Algérie occupe une place géostratégique importante, elle constitue un carrefour vers l'Afrique et le Moyen Orient, Elle possède un marché non négligeable, de plus, elle s'est engagée dans un processus de réformes principalement articulées autour d'opérations de restructuration des entreprises publiques lesquelles représentent 80% du potentiel industriel du pays.

L'objectif de ce papier est de présenter et d'étudier un nouveau concept qui n'explore pas la fragmentation de manière générale, mais qui se focalise plutôt sur la stratégie de segmentation internationale des processus de production opérée par les firmes transnationales (les constructeurs d'automobiles) en Algérie.

Dans ce contexte, la problématique de ce travail est formulée comme suit :

**La délocalisation de l'industrie automobile a-t-elle contribué à l'intégration de l'Algérie dans la chaîne de valeur mondiale et à sa spécialisation au moins dans un segment du processus de production?**

L'article est organisé de la manière suivante :

- **La première section** est consacrée à un bref état de l'art sur les stratégies de localisation des entreprises, qui a été abordée à travers la théorie de Dunning (1977), constitue une première contribution majeure de l'analyse des flux d'investissements internationaux dans les années 1970. Et nous remettons en perspective la réalité du phénomène de

la DIPP en analysant l'évolution des formes et des logiques de fragmentation des processus productifs.

- **La deuxième section** : Cette partie sera consacrée à l'analyse de l'évolution des IDE en Algérie durant la période 2000-2018.
- **La troisième section** : cette partie traite la délocalisation de l'industrie automobile en Algérie et de sa contribution à l'intégration de l'Algérie dans la chaîne de valeur mondiale à travers sa spécialisation à un stade du processus de production.

## 1- Revue de littérature :

Dans un contexte international en constante mutation, l'internationalisation des entreprises présente des risques, mais peut aussi comporter des opportunités de croissance attrayantes notamment en raison de la rapidité avec laquelle des modifications peuvent s'opérer dans l'environnement international. Une part importante de la littérature portant sur cette problématique s'est focalisée sur le processus d'internationalisation.

Afin de mieux comprendre les stratégies de localisation des entreprises, la théorie développée par Dunning (1977) constitue une première contribution majeure de l'analyse des flux d'investissements internationaux dans les années 1970. La théorie éclectique (paradigme éclectique), est conçue comme une synthèse des théories de l'internationalisation et de la théorie des coûts de transaction qui n'apportent chacune que des explications partielles de la localisation des firmes. Selon cette théorie, les entreprises ont le choix entre trois modalités de pénétration du marché étranger : investissement direct étranger, exportation ou la vente de licence. En distinguant les différents coûts relatifs à chaque modalité, la simple comparaison entre ces coûts détermine le choix de la modalité la plus rentable pour la firme. Ce choix s'effectue sur la base des trois types d'avantages qu'une firme doit posséder pour s'internationaliser et résumé par le paradigme OLI : avantages spécifiques d'une firme (O : Ownership), avantages spécifiques des pays (L : localisation) et avantages de l'internationalisation (I : internationalisation).<sup>2</sup>

- **Ownership** : qui se traduit par la possession d'un actif spécifique ou avantage spécifique, il s'agit donc principalement de la détention d'actifs intangibles, tels que l'image de marque ou la maîtrise de technologie. Ainsi les ressources intangibles deviennent prépondérantes dans la construction des avantages concurrentiels des entreprises.<sup>3</sup>
- **Localisation** : l'actif doit être durable pour l'entreprise de l'exploiter à l'étranger plutôt que dans le pays d'origine, c'est un avantage de localisation à l'étranger, la firme transnationale procède à un

arbitrage entre les différentes possibilités offertes par les pays afin de choisir le pays lui permettant de maximiser le plus les gains découlant des avantages spécifiques qu'elles détiennent.<sup>4</sup>

- **Internationalisation** : qui s'explique par le fait qu'il y a moins d'avantage à sous-traiter qu'à exploiter soi-même cet actif spécifique. C'est un avantage à l'internationalisation en vue de contourner ou d'éviter le risque lié à la vente de technologie aux autres firmes pour ne pas s'exposer à la concurrence.<sup>5</sup>

Pour Dunning, le choix du mode de pénétration du marché étranger est tributaire des trois avantages OLI, une implantation à l'étranger par le biais des IDE n'est possible que si les trois avantages spécifiques OLI sont réunis. Si la firme détient les deux avantages OL, l'exportation est le choix le plus favorable. La vente de licence sera le choix le plus raisonnable si la firme ne détient qu'un avantage spécifique O.

Le choix de localisation des firmes transnationales relève de trois grandes logiques stratégiques : délocalisation horizontale, délocalisation verticale et délocalisation hybrides.

- **Délocalisation horizontale** : la firme décidera d'implanter des filiales sur plusieurs sites de production pour servir les marchés locaux si elle peut réaliser des économies d'échelle entre ces différents sites du fait de la présence d'actifs intangibles (coûts fixes au niveau de la firme), si les coûts d'implantation sont relativement faibles, si les coûts de transport sont plutôt élevés (la distance entre le pays d'origine de la firme et le marché visé est importante ou bien les barrières tarifaires sont élevées) et si la demande sur le marché d'accueil est forte.
- **Délocalisation verticale** : se produit entre deux pays si ceux-ci présentent des différences de dotations factorielles ou de coûts de production suffisamment importantes. En cas d'écarts faibles, il n'y a pas d'incitation pour les firmes à devenir multinationales. L'importance relative des coûts de transaction joue en revanche négativement pour ce type d'IDE verticaux, nécessitant une opération de réintégration/réimportation des différents fragments des processus de production délocalisés à l'étranger.
- **Délocalisation complexe et hybride** : toutefois, cette distinction entre les délocalisations horizontales et verticales, aussi pertinente soit-elle au plan théorique, butte contre une réalité qui met parfois en jeu les deux stratégies simultanément mêlant à la fois des logiques de minimisation des coûts, des motifs d'accès aux marchés et des impératifs d'accès à des compétences spécifiques.<sup>6</sup>

<sup>2</sup> Jean Louis Amelon et Jean Marie Cardebat, « Les nouveaux défis d'internationalisation : quel développement international après la crise », De boeck, 2010, P 141.

<sup>3</sup> Dunning J. H. ; Lundan S. M. (2008). « Institutions and the OLI paradigm of the multinational enterprise », *Asia Pacific Journal of Management*, vol. 25, n° 4, p. 579.

<sup>4</sup> Jean Louis Amelon et Jean Marie Cardebat, « Op.cit », p 143.

<sup>5</sup> RAINELLI Michel, « la nouvelle théorie du commerce international », Editions la découverte, Paris, P04.

<sup>6</sup> Mouhoud el M., (2013), *Mondialisation et délocalisation des entreprises*, Repères, La Découverte. P 61-67.

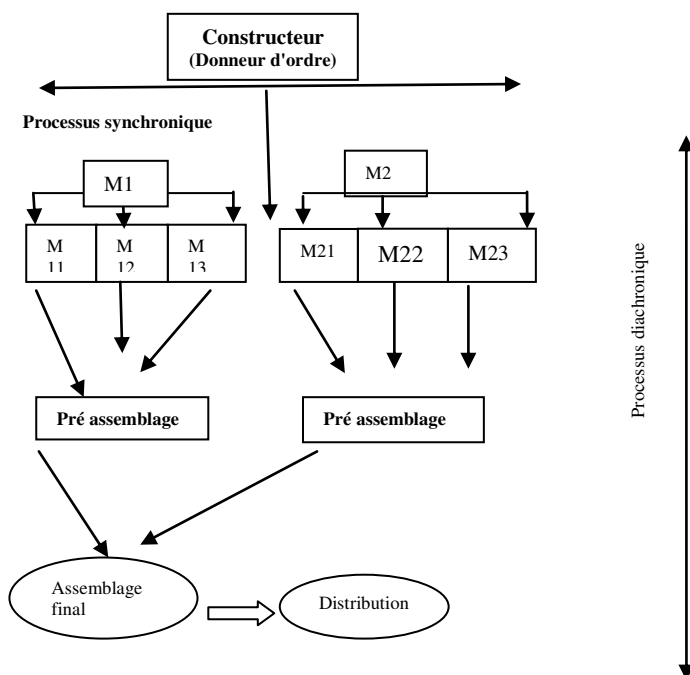
### 1.1- Division internationale du processus productif (DIPP):

Depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, le monde industriel est le théâtre de transformations spectaculaires, les échanges commerciaux internationaux ne se présentent plus seulement sous la forme de commerce entre nations, mais aussi de commerces inter-firmes ou intra firmes, les biens finals (manufacturiers en particulier) sont pour la plupart constitués de biens intermédiaires provenant des pays étrangers le « made in world » a pris le dessus sur le « made in country ». <sup>7</sup> la production mondiale est aujourd'hui structurée en CVM (chaîne de valeur mondiale) dans lesquelles les entreprises s'approvisionnent en parts, composants et services de producteurs localisés dans différents pays et vendent en retour leurs biens aux entreprises et aux consommateurs du monde entier. <sup>8</sup> Presque tous les secteurs de l'économie (les industriels de l'alimentaire et du textile, les constructeurs automobiles et électroniques,...) utilisent des biens intermédiaires (composants ou sous-parties d'un bien fini) provenant de différents pays dans leur processus de production.

La logique la plus répandue sur la fragmentation internationale de la production est basée sur les théories traditionnelles du commerce international de Ricardo et Heckscher-Ohlin selon lesquelles les avantages comparatifs et la différence en dotations de facteurs entre les pays sont les causes de la segmentation d'un processus de production en plusieurs segments au-delà des frontières des pays. Par conséquent, la fragmentation s'expliquerait par la délocalisation des étapes de production intensives en travail dans les pays ou régions à mains d'œuvres abondantes et à niveaux de salaires moindres, les phases intensives en capital restant dans le pays riche en capital -il en est de même pour les fragments intensifs en travail moins qualifié et qualifié respectivement<sup>9</sup>. Donc, la DIPP est une stratégie qui consiste à séparer le processus de production en différentes étapes (simultanées ou successives) dans différents pays tout en ayant un contrôle total ou majoritaire sur tous les différents segments de production reliés entre eux par des échanges intra-firmes (commerce intra-firme).

La fragmentation des processus productifs correspond techniquement à la notion de modularité (ou plus précisément la near decomposability) renvoie à la propriété, observé dans la plupart des systèmes, d'être « divisibles en partie, avec une forte densité d'interaction parmi les éléments de chacune d'entre elles et une plus faible densité d'interaction entre les éléments des différentes parties ». Les grands systèmes se décomposent en niveaux successifs de parties, sous-parties et sous-sous-parties comme le montre le schéma 01 :

Schéma 01 : la logique technique de fragmentation des processus de production : l'exemple de l'automobile



Source : Mouhoud el M., (2013), « Op.cit ». P 28.

La division internationale de processus productif est déterminée donc par deux types de facteurs : des facteurs technologiques qui correspondent au principe de modularité des produits ou des procédés et des facteurs économiques liés à la distribution des avantages comparatifs entre les pays ou des avantages de localisation entre les différents sites<sup>10</sup>.

### 1.2- La chaîne de valeur mondiale (CVM) :

La mondialisation a modifié le mode de production des biens et des services. La vision du commerce se limitant à l'échelon d'un pays ne reflète plus la réalité, Elle est remplacée par des réseaux de production qui, même pour un simple produit, couvrent de nombreux pays, et souvent l'intégralité du globe. Nous appelons ces réseaux les chaînes de valeur mondiales (CVM), Une chaîne de valeur représente l'ensemble des activités menées par les entreprises pour amener un produit ou un service de sa conception à son utilisation finale par le consommateur final, à chaque étape de la chaîne, de la valeur est ajoutée sous une forme ou une autre. Sous l'effet de la délocalisation et de l'inter connectivité croissante, les activités qui forment les chaînes de valeur de nombreux produits et services sont de plus en plus fragmentées sur le globe et entre les entreprises. Diverses tâches tout au long de la chaîne de production peuvent être réalisées dans des endroits distants, en fonction des avantages comparatifs respectifs des différents pays, le processus de

<sup>7</sup> OMC. (2013). 'Rapport sur le commerce mondial 2013'.

<sup>8</sup> Bank, W., WTO, (IDE-JETRO), I. o., OECD, & Economics, R. C. (2017). 'Global Value Chains (GVCs) report 2017'.

<sup>9</sup> Sinn, H.-W. (2004). 'The new systems competition'. *Perspektiven der Wirtschaftspolitik*, 5(1),23-38.

<sup>10</sup> Mouhoud el M., (2013), « Op.cit ». P 28.

production interconnecté que traversent les biens et les services depuis la conception et le design jusqu'à la fabrication, au marketing et à la commercialisation est souvent appelé chaîne de valeur mondiale ou réseau de production international<sup>11</sup>. La position d'un pays dans une chaîne et sa capacité à accroître sa participation est capitale dans sa réussite, à l'instar des services adaptés et d'une bonne gouvernance, d'entrepreneurs innovants et du respect des règles propres à la chaîne.

Dans un contexte de chaînes de valeur mondiales, les pays ne constituent plus le cadre d'analyse pertinent, et l'importance des importations de biens intermédiaires n'est plus la même. Si l'on considère les pays comme les principales unités d'analyse et de stratégie, il apparaît qu'un pays en mesure de créer les capacités qui lui permettront de produire des biens complexes peut être compétitif sur le marché mondial. Les importations sont alors prises comme un signe de faiblesse intérieure et les exportations comme une force. Toutefois, étant donné que la compétitivité des entreprises dépend de leur capacité à combiner les forces de différents pays au sein d'un processus de production, une entreprise qui n'utilise que des facteurs de production locaux peut souffrir d'un désavantage concurrentiel. Autrement dit, les importations de biens intermédiaires ne sont plus un signe de compétitivité étrangère, mais un moyen pour les entreprises d'accéder aux facteurs de production les plus efficaces et, partant, de produire des biens plus compétitifs<sup>12</sup>. L'externalisation et la délocalisation permettent aux multinationales de cumuler les avantages de diverses situations géographiques et de gagner en efficacité. Si les principales fonctions du siège restent généralement dans le pays d'origine de l'entreprise, les étapes de production à forte intensité de main-d'œuvre sont souvent délocalisées vers des pays où le niveau de salaire est plus faible, tandis que le marketing et la distribution sont installés dans le marché de consommation finale<sup>13</sup>.

## 2- l'investissement étranger direct en Algérie 2000-2018

L'Algérie, l'un des pays en développement, s'est inscrite dans la perspective d'attractivité de l'investissement direct étranger depuis sa transition vers l'économie de marché entamée au cours des années 90. Après des décennies de planification centralisée de son économie, elle est passée à une étape de modifications structurelles, au début des années 1990, qui a rendu possible la libéralisation de l'économie et le rétablissement des équilibres macroéconomiques, dont l'objectif est d'améliorer ses performances en termes de

développement économique où l'amélioration des flux entrants des IDE est vue comme l'un des instruments.

### 2.1- les flux entrants des investissements directs étrangers en Algérie :

Le mouvement des IDE en Algérie était relativement marginal dans les années qui suivent l'indépendance, ce n'est qu'à partir du début des années 70, que les IDE ont connu une croissance appréciable, cette croissance est réalisée par le cadre institutionnel et juridique plus favorable à l'implantation des firmes multinationales. Mais, il a enregistré une stagnation dès le début des années 80<sup>14</sup>. La première période est caractérisée par une forte attraction des IDE essentiellement suite à la décision prise par l'Algérie à la fin de 1971 d'ouvrir l'industrie des hydrocarbures aux capitaux étrangers, ces derniers ont massivement investis dans le transport, le raffinage, l'exploration et la production du gaz naturel et du pétrole. L'attractivité de ce secteur est augmentée à cause des chocs et contrechocs pétroliers des années 70 et 80. L'augmentation du prix du pétrole et l'interdiction faite aux grands groupes pétroliers de posséder des champs pétrolifères ont rendu d'autant plus intéressants les investissements dans ce secteur et permis par la même occasion de pallier le manque des ressources financières nécessaires pour l'entretien et la mise à niveau de celles-ci. De plus, avant 1992, l'Algérie n'autorisait pas les sociétés étrangères à produire directement pour leur propre compte, elles pouvaient néanmoins bénéficier de contrats de partage de production ou autres contrats de prestation de service avec la société publique SONATRACH. Cependant, la décennie 80 est caractérisée par une quasi-absence d'IDE. Les divers gouvernements de cette période, réticents à toute intervention étrangère, ont en outre remis en cause le plan VALYD (valorisation des hydrocarbures) qui prévoyait un programme ambitieux d'investissements. Cette décision a conduit à un arrêt des investissements (quasi arrêt), parce que les nouveaux IDE dans le secteur des hydrocarbures, sans être formellement interdits, n'ont pas été convenablement encouragés<sup>15</sup>.

En ce qui concerne la période 2000- 2018, est marquée par la reprise des flux d'investissements (voir figure 02) :

<sup>11</sup> OCDE (2013), « Économies interconnectées : Comment tirer parti des chaînes de valeur mondiales » (rapport de synthèse en français), publication de l'OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264189560-en>.

<sup>12</sup> Gibbon, P. ET S. Ponte (2005), *Trading Down: Africa, Global Value Chains and the Global Economy*, Temple University Press, Philadelphie.

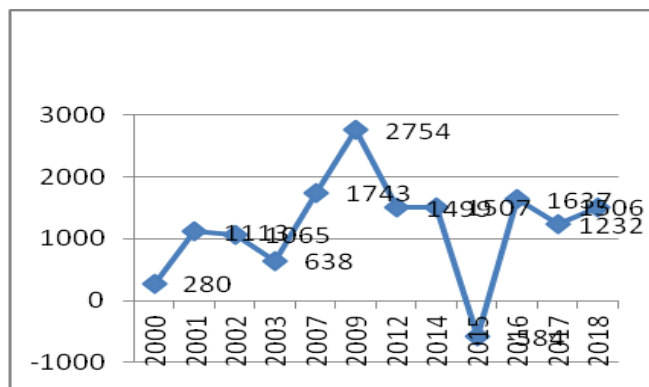
<sup>13</sup> Cattaneo, O. et S. Miroudot (2013), « From Global Value Chains to Global Development Chains: An Analysis of Recent Changes in Trade Patterns and Development Paradigms », in Zedillo, E. et B. Hoekman (dir. pub.), *21st Century Trade Policy: Back to the Past?*, volume in honor of Professor Patrick Messerlin, Université de Yale, New Haven, CT.

<sup>14</sup> Banque mondiale, perspective monde.

<http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/tend/DZA/fr/BX.KLT.DINV.CD.WD.html>

<sup>15</sup> KACI CHAOUCH Titem, « les facteurs d'attractivité des investissements directs étrangers en Algérie : aperçu comparatif aux autres pays de Maghreb », mémoire pour obtenir le magister en sciences économiques, option : monnaie, finance, banque, université de Tizi Ouzou, 2012, p 91.

Figure 02 : Flux d'IDE entrant en Algérie pour la période 2000-2018 (en millions de dollars)



Source : calcul de l'auteur à partir des statistiques du CNUCED <https://unctadstat.unctad.org>

Cette période est marquée par la reprise des flux d'investissements qui résulte principalement de la détérioration de l'économie induite notamment par la baisse du prix du pétrole, le gouvernement ne pouvait plus assurer à lui seul le fardeau économique causé par la détérioration de la dette et par l'inefficacité du système économique. Ainsi, la mise en place de réformes macroéconomiques viables a favorisé le désengagement progressif de l'État dans certains secteurs clés de l'économie nationale et a permis l'émergence d'un secteur privé dont le poids s'est rapidement accru dans l'économie<sup>16</sup>.

Les IDE ont été encouragés dans une certaine mesure par une nouvelle législation fiscale plus attractive et un cadre institutionnel d'appui plus approprié (code des investissements de 1993, amendé et complété par l'ordonnance de 2001). L'évolution favorable des flux des IDE en Algérie à partir de l'année 2000 a renforcé la volonté politique des autorités : en effet, dans l'ambitieux programme de soutien à la relance économique (PSRE) lancé en 2001 pour une période de trois ans, la politique relative à l'investissement occupe une place prépondérante<sup>17</sup>.

En 2001, l'Algérie est classé le quatrième pays d'accueil des IDE en Afrique et le troisième en 2002. Cette performance est due particulièrement à la réalisation de quelques investissements stratégiques tels que les hydrocarbures, licence de télécommunication et sidérurgie. Durant la période 2002-2015, les flux entrants des IDE ont connu des évolutions remarquables : Faible durant la période 2002-2007, une hausse durant la période 2008-2011 et un recul dans la période 2012-2015 comme le démontre la figure précédente. Les flux des IDE ont repris le chemin vers la hausse pour atteindre un niveau maximum en 2009, soit 2 754 million USD après une baisse enregistré en 2003 avec 638 million USD.

Malgré le fort potentiel de l'Algérie en termes de marché domestique, de richesse naturelles et d'opportunité, le pays

<sup>16</sup> CNUCED (2004), « Examen de la politique de l'investissement en Algérie », Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, New York et Genève, p 46.

<sup>17</sup> Ibid, p.7

reste peu attractif pour les IDE, ça s'explique par un climat des affaires « médiocre » et des contraintes imposées aux investisseurs (avec la règle 49/51%), qui ont fait baisser les flux des IDE après un pic du flux à 2754 million de dollars en 2009. En 2015, les flux entrants des IDE en Algérie se sont effondrés, passant d'un investissement étranger net de 1507 million dollars en 2014 à un désinvestissement de 587 million de dollars en 2015, ce dernier s'explique par la prise de participation majoritaire par l'Etat algérien des actions de Djezzy détenues par VimpelCom en Janvier 2015 pour un montant de 2,6 milliards de dollar. Sans cette opération exceptionnelle les flux entrant d'IDE en Algérie auraient suivi une tendance légèrement haussière par rapport aux deux années précédentes<sup>18</sup>.

En 2016, les flux des investissements directs étrangers ont rebondi à 1637 million de dollars, une nette amélioration constatée après les flux négatifs enregistrés en 2015, grâce à l'amélioration des politiques d'investissement et un récent redressement de la production pétrolière, l'Algérie a mis en place une nouvelle loi sur l'investissement offrant des incitations fiscales et des infrastructures nécessaires aux projets d'investissements<sup>19</sup>.

Les flux d'Investissement direct étranger ont progressé de 22% en 2018 à 1506 million de dollars contre 1232 million de dollars en 2017, soutenus par l'investissement dans les secteurs pétro-gazier et l'automobile. En plus des IDE dans le secteur du pétrole et du gaz, l'Algérie a bénéficié en 2018 d'importants investissements dans l'industrie automobile, le rebond des IDE en Algérie à la faveur des nouvelles dispositions proposées dans le cadre la nouvelle loi sur les hydrocarbures qui devrait inciter l'investissement étranger dans le secteur des hydrocarbures. Le secteur de l'automobile qui a contribué à ce rebond a enregistré en 2018 l'entrée en service de l'usine d'assemblage du constructeur chinois Beijing Automobile International Corporation (BAIC), dont l'investissement a dépassé les 100 millions de dollars, Les constructeurs sud-coréen Hyundai et l'américain Ford ont tous les deux reçu l'aval du Conseil national de l'investissement pour installer des usines d'assemblage en Algérie<sup>20</sup>.

## 2.2- Répartition des IDE par pays d'origine 2002-2017 :

Les principales firmes étrangères qui investissent en Algérie sont généralement de grande taille, ce qui leur permet d'appréhender les risques et incertitudes élevés liés au marché, mais également de tirer pleinement profit de la rentabilité élevée qui compense cette incertitude<sup>21</sup>.

<sup>18</sup> A.Fischaman, « Les investissements directs étrangers en Algérie en 2015 », Ambassade de France en Algérie-service économique régional.

<sup>19</sup> CNUCED (2017), « rapport sur l'investissement dans le monde, L'INVESTISSEMENT ET L'ÉCONOMIE NUMÉRIQUE ». Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, New York et Genève. [https://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/wir2017\\_overview\\_fr.pdf](https://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/wir2017_overview_fr.pdf)

<sup>20</sup> CNUCED (2019), « rapport sur l'investissement dans le monde, LES ZONES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES ». Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève. [https://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/wir2019\\_overview\\_fr.pdf](https://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/wir2019_overview_fr.pdf)

<sup>21</sup> ANIMA, « Les flux d'investissement étrangers en Algérie plongent dans le rouge à cause de Djezzy », novembre 2016, P04.



A ce titre, l'Europe est la région la plus présente en Algérie comme le montre le tableau suivant :

**Tableau 01 : réparation des IDE par région en Algérie 2002-2017 (montant : million de DA)**

Région	Nombre de projets	Montant
Europe	472	1148208
Dont EU	332	666499
Asie	114	169732
Amériques	18	68813
Pays arabes	262	1057257
Afrique	6	39686
Australie	1	2974
Multinationale	28	33160
total	901	2519831

Source : ANDI [www.andi.dz](http://www.andi.dz)

Les pays arabes sont les principaux investisseurs, avec environ 1057257 million de DA investis entre 2002 et 2017, La plupart de ces investisseurs s'intéressent essentiellement au secteur des hydrocarbures (Petrofac Resources International Inc.), On remarque aussi que L'Asie commence à être présente en Algérie avec un montant de 169732 million de DA investis.

### 3- délocalisation de l'industrie automobile en Algérie :

Grâce à un réseau de concessionnaires, le marché des véhicules neufs en Algérie a connu une croissance importante depuis l'année 2000. En 2004, le nombre de véhicules vendus était de 120.000, L'achat des véhicules est encouragé par divers crédits à la consommation tels que crédit CNEP<sup>22</sup> institué en 2001. Durant le premier semestre 2007, les concessionnaires ont importé environ 135 032 véhicules contre 91 239 à la même période en 2006, par contre, les particuliers ont vu le total de leurs importations baissé de 10 558, soit une baisse de 6,15%. Le marché algérien est connu par la domination des marques françaises, cependant, l'année 2005 a connu un revirement inhabituel, pour la première fois, depuis 1990, les deux constructeurs asiatiques, Hyundai et Toyota ont pris la première et la deuxième position, En 2006, les marques coréennes ont dominé le marché par les Hyundai, KIA et Chevrolet qui occupent 30,4% des ventes. Les véhicules de tourisme représentaient une plus grande part du parc national en 2015 avec 60%, suivi par les camionnettes avec 20,20 %. en 2005, les autorités ont interdit l'importation de véhicules d'occasions de moins de 3 ans Nous constatons que les véhicules qui ont plus de 20 ans sont plus importants en quantité par rapport au plus récents, ce qui constitue une opportunité pour renouveler le parc automobile et développer le montage de véhicules en Algérie<sup>23</sup>.

En 2012 on recensait 39 opérateurs qui ont acheté des véhicules pour un montant de 7,6 milliards de dollars, L'apparition d'un déficit commercial croissant et la baisse des réserves de change ont conduit les autorités à imposer des quotas à l'importation et pris la décision de créer une industrie

automobile nationale pour satisfaire la demande intérieure. En 2016, uniquement 98.000 véhicules sont entrés en Algérie, cette baisse des importations, non compensée par la production locale, a engendré une pénurie de voitures neuves dans un pays où la demande annuelle est évaluée à 400.000 unités. Ainsi, les prix des voitures neuves ont connu une hausse impressionnante de 40% entre 2014 et 2017<sup>24</sup>.

L'industrie automobile en Algérie a connu plusieurs changements depuis les années 1990, avec la promulgation de nouvelles lois et décrets afin d'organiser l'activité d'importation des véhicules, ainsi que l'activité des concessionnaires automobiles présents, sur le territoire national. L'article 134 de la loi de finances de 1994, autorise en dispense des formalités de commerce extérieur, le dédouanement pour la mise à la consommation de véhicules de tourisme neufs ou usagés n'excédant pas trois (03) ans d'âge, importés par des particuliers sur leurs devises propres<sup>25</sup>, le décret exécutif fixant les conditions et les modalités d'exercice de l'activité des concessionnaires de véhicules a été publié au journal officiel en 1995<sup>26</sup>.

En ce qui concerne l'offre, malgré la présence d'une trentaine de marques différentes, le marché reste dominé avec un taux de 70% par quatre groupes : Renault, Peugeot, Toyota et

Hyundai, bien que les constructeurs français (Renault et Peugeot) restent majoritaires, ils représentent à eux deux la moitié des véhicules en circulation (environ 900 000 véhicules de marque Peugeot et plus de 600 000 de marque Renault)<sup>27</sup>. De nouvelles marques notamment d'origines asiatiques particulièrement agressives sur le segment du prix ont émergées sur le marché automobile durant ces dernières années, décidé à assainir le parc automobile, le gouvernement a instauré un ensemble de mesures préventives avec la mise en place du contrôle technique, l'interdiction de la pièce détaché contrefaite et le retrait de la circulation des véhicules qui dépassent un certain âge.

Le ministère des finances suspend l'importation de véhicules de moins de trois ans, consacrée par la loi de finances complémentaire (LFC 2005). Cette information vient conforter la position des concessionnaires qui ont milité pendant plusieurs années en faveur de cette décision<sup>28</sup>.

En 2006 les concessionnaires automobiles installés en Algérie ont créé l'Association des Constructeurs Automobiles d'Algérie (AC2A), afin de coordonner leurs actions et défendre leurs intérêts communs. Une initiative prise suite à la décision du gouvernement en vue de l'organisation du marché de véhicules avec l'annonce du décret exécutif n°2007-390 du 12 décembre 2007, fixant les conditions et les modalités

<sup>24</sup> [www.ons.dz](http://www.ons.dz)

<sup>25</sup> Article N°134 de la loi N° 93-18, publiée sur le Journal Officiel de la République Algérienne N°88 le 30/12/1993

<sup>26</sup> Ordonnance N° 95-26 du 25/09/1995 modifiant et complétant la loi N° 90-25. Publiée sur le Journal Officiel de la République Algérienne N°55 le 27/09/1995.

<sup>27</sup> Office national des statistiques, [www.ons.dz](http://www.ons.dz)

<sup>28</sup> [autoalgerie.com/le-ministre-des-finances-confirme,335](http://autoalgerie.com/le-ministre-des-finances-confirme,335) consulté le 02/11/2019

<sup>22</sup> CNEP banque « caisse nationale d'épargne et de prévoyance Algérie »

<sup>23</sup> El watan économie du 5 au 11 novembre 2007

d'exercices de l'activité de commercialisation de véhicules automobiles neufs<sup>29</sup>.

Après cela, il y a eu l'article 75 de la loi de 2009 qui avait supprimé les crédits à l'achat de voitures octroyés par les banques et l'instauration de la taxe sur les véhicules neufs, ce qui a engendré une forte baisse des importations des véhicules neufs en Algérie jusqu'à 2010 (moins de 300 000 unités/an). Mais en 2011, les ventes et les importations ont retrouvé un dynamisme et ont connues une remarquable augmentation atteignant 390 140 unités<sup>30</sup>.

En 2012, les importations des véhicules ont enregistré un record avec pas moins de 600 000 unités importées, cette évolution en termes de vente est essentiellement due aux augmentations du revenu de la classe moyenne algérienne, particulièrement des fonctionnaires<sup>31</sup>.

Les algériens sont devenus de grands consommateurs de véhicules, et afin de rationaliser les importations des véhicules neufs, plusieurs mesures ont été introduites, par la loi de finance de 2014 portant notamment sur la limitation d'importation des véhicules aux concessionnaires automobiles, leur interdisant d'importer pour le compte d'autres concessionnaires en dehors de leurs réseaux de distribution et l'obligation d'installer une activité industrielle ou de service dans un délai de trois ans<sup>32</sup>.

Avec le recul des recettes pétrolières, L'Algérie devra nécessairement passer d'un modèle de tout import à une diversification de son économie à travers des investissements productifs dans divers domaines, Une re-industrialisation de certain secteur comme celui de la mécanique dont le cœur de métier existe à travers notre histoire pré et post indépendance, constitue un des axes prioritaires stratégiques.

En cela, l'Algérie est entrain d'écrire sa plus belle page d'histoire dans l'industrie automobile, La nation est pourvue de plusieurs atouts pour réussir son envolée, de par sa position géographique, ses ressources naturelles et humaine, le marché algérien qui reste le plus dynamique de la région et qui détient le parc le plus important dans le Maghreb, a motivé le gouvernement à investir dans l'installation des usines d'assemblage et surtout développer celui de la sous-traitance pour atteindre à terme une intégration conséquente des composants locaux.

Il est nécessaire aujourd'hui de souligner et de porter à la connaissance des fournisseurs, donneurs d'ordre et entrepreneurs certaines recommandations d'aller vers un développement d'une industrie de sous-traitance pour véhicules. La vision du ministère est fondée sur l'impératif de répondre à un taux d'intégration à horizon 2020 qui impose un taux d'intégration de 45%. Pour y parvenir, l'Algérie a mis un dispositif incitatif pour l'implantation de plusieurs projet d'usines et d'importantes dispositions sont engagées dans la

loi des finance 2017<sup>33</sup> pour relancer le développement industriel, notamment à travers celui de la sous-traitance véhicule. Le dynamisme du marché automobile et des véhicules Industriels a fortiori, a incité l'Algérie se lancer dans l'industrie automobile et d'en faire un des axe et levier de l'économie à moyen terme. Durant les années 2000, la demande en véhicules particuliers a explosé, soit plus un demi million de véhicules sont importés, par plus d'une trentaine de concessionnaires automobiles pour une facture dépassant les 7 milliards de dollars annuellement et + 1,5 milliards pour celle de la de pièce de rechange. Une industrie automobile et de véhicule industriel qui en réalité s'est imposé à nous par la taille et la croissance du marché impulsé par les nombreux projets de développement consentit dans plusieurs secteurs. La taille et le potentiel avenir du marché étant prouvé, les différents gouvernements successifs ont mené de longues négociations, avec plusieurs constructeurs pour les convaincre à s'installer sous la forme de joint-venture 49/51%<sup>34</sup>.

Dans l'objectif de lancer l'industrie automobile en Algérie, en 2012, le gouvernement algérien ayant signé son premier protocole d'accord pour l'implantation d'une usine d'assemblage automobile avec Renault. La joint venture RAP, fut créée en 2013 détenue 34% SNVI- FNI 17% - Renault 49%), marque ainsi une nouvelle page de l'histoire de l'industrie en Algérie. En effet, RAP est construite dans la zone industrielle d'Oued Tlilat à Oran sur un terrain de 150 hectares dont 20 hectares sont dédiés à la sous-traitance. La première automobile « made in Algérie » est entrée en production en novembre 2014. Avec certes des volumes faiblement, négociés au départ de l'ordre de 25 000 unités, mais, en mettant les mécanismes nécessaires de protection du marché, les volumes ont été rééchelonné progressivement à horizon 2020 pour chaque constructeur pour s'établir à 100 000 unités/an<sup>35</sup>. En conformité avec l'article 52 de la loi de finances 2014<sup>36</sup> faisant obligation aux concessionnaires automobiles de créer une activité industrielle et/ou semi- industrielle ou toute autre activité ayant un lien avec le secteur automobile, plusieurs projets d'usines d'assemblages sont agréés dont une majorité est entrée en production et autres en chantier, depuis 2016, en effet, avec l'arrivée des autres constructeurs de rang mondial comme le groupe Volkswagen, Hyundai, KIA et Peugeot et autres dans le véhicule industriels et autres engins roulant, l'Algérie est en phase de devenir un pays industriel dans le secteur automobile comme le montre le tableau suivant :

<sup>29</sup> Données du ministère de l'intérieur sur : [www.interieur.gov.dz](http://www.interieur.gov.dz)

<sup>30</sup> Article N°75 de la loi de finance 2009 publié au journal officiel de la république algérienne N°44 le 26/07/2009

<sup>31</sup> [http://www.leconews.com/fr/actualites/nationale/commerce/l-algerie-a-importe-pour-6-34-milliards-de-dollars-en-2014-01-02-2015-173229\\_292.php](http://www.leconews.com/fr/actualites/nationale/commerce/l-algerie-a-importe-pour-6-34-milliards-de-dollars-en-2014-01-02-2015-173229_292.php) consulté le 02/11/2019

<sup>32</sup> Article N°52 et N°73 de la loi de finance 2014 publié au journal officiel de la république algérienne N°68 le 31/12/2013

<sup>33</sup> Loi n° 16-14 du 28 Rabie El Aouel 1438 correspondant au 28 décembre publié au journal officiel de la république algérienne N°77 le 29/12/ 2016 portant loi de finances pour 2017.

<sup>34</sup> Ministère de l'industrie et des mines [www.industrie.gov.dz](http://www.industrie.gov.dz)

<sup>35</sup> [Ibid](#)

<sup>36</sup> Article N°52 et N°73 de la loi de finance 2014, op.cit.



**Tableau 02 : liste des constructeurs de véhicules (tourismes, utilitaires, Camions et autobus)**

Marques	Capacité / an	Type de véhicule	Province
Volkswagen (Groupe SOVAC)	100 000	Véhicules de tourisme	Wilaya de Relizane
Hyundai (CIM A MOTORS)	200 000	Véhicules de tourisme	Wilaya de Tiaret
BAIC (Sariak Auto Handler)	180 000	Véhicules de tourisme	Wilaya de Batna
Suzuki (CIMA MOTORS)	100 000	Véhicules de tourisme	Wilaya de Saïda
Renault (RAP)	150 000	Véhicules de tourisme	Wilaya d'Oran
Peugeot-Citroën (PCPA)	120 000	Véhicules de tourisme	Wilaya d'Oran
Kia (Global Group)	100 000	Véhicules de tourisme	Wilaya de Batna
Seat (Groupe SOVAC)	80 000	Véhicules de tourisme	Wilaya de Relizane
Škoda (Groupe SOVAC)	40 000	Véhicules de tourisme	Wilaya de Relizane
Chery (GM Trade Groupe Mazouz)	30 000	Véhicules de tourisme	Wilaya de Sétif
Audi (Groupe SOVAC)	3 000	Véhicules de tourisme	Wilaya de Relizane
Iveco (Groupe Ival)	20 000	Véhicules utilitaires	Wilaya de Bouira
Mercedes-Benz (SAFAV)	8 000	Véhicules utilitaires	Wilaya de Tiaret

Mercedes-Benz Trucks (SAPP L-MB)	15 000	Camions et autobus	Wilaya d'Alger
Hyundai Truck & Bus (Global Group)	20 000	Camions et autobus	Wilaya de Batna
Shacman (GM Trade Groupe Mazouz)	10 000	Camions	Wilaya de Sétif
Higer Bus (GM Trade Groupe Mazouz)	3 000	Autobus	Wilaya de Sétif
Foton (Kiv Group)	50 000	Camions et véhicules de tourisme	Wilaya d'Annaba
JAC Motors (Emin Auto)	50 000	Camions et véhicules de tourisme	Wilaya d'Aïn Témouchent
Renault-Volvo (BSF Souakri)	5 000	Camions	Wilaya de Blida

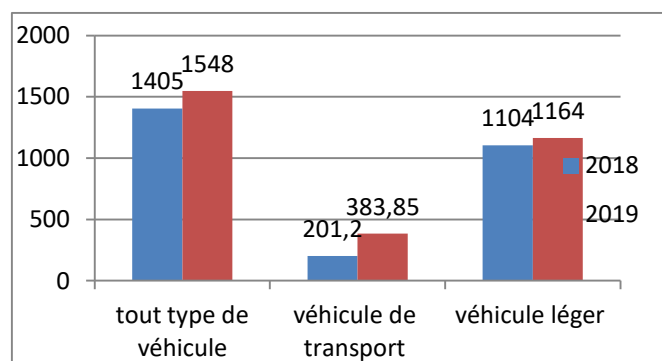
Source : par l'auteur à partir des données de l'ANDI [www.andi.dz](http://www.andi.dz)

Dans le secteur d'assemblage des véhicules, l'Algérie a importé pour 1,548 milliard de dollars de kits (SKD)<sup>37</sup> destinés à l'assemblage automobile, durant les cinq premiers mois de 2019, contre près de 1,405 milliard de dollars à la même période de 2018, soit une hausse de 10,25%.<sup>38</sup> Comme le montre la figure suivante:

<sup>37</sup> SKD : 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

<sup>38</sup> Direction général des douanes [www.douane.gov.dz](http://www.douane.gov.dz).

**Figure 03 : montant de la collection SKD destiné à l'assemblage (million de dollars)**



Source : calcul de l'auteur à partir de la base de données de DGD [www.douane.gov.dz](http://www.douane.gov.dz).

Le montant total de la collection SKD destiné à l'assemblage des véhicules de transport de personnes et de marchandises, qui ont totalisé 383,85 millions de dollars durant les cinq premiers mois de 2019, contre 201,20 millions de dollars à la même période de comparaison en 2018, soit une hausse de 182,65 millions de dollars (+90,78). Le montant de l'importation des collections SKD utilisées dans l'assemblage des véhicules légers a atteint, 1,164 milliards de dollars durant les cinq premiers mois de 2019, contre près de 1,104 milliard de dollars à la même période de 2018, reculant de 39,15 millions de dollars, soit -3,25%. Aussi le montant des importations des parties et accessoires des véhicules automobiles servant à l'entretien des véhicules d'occasion, qui ont atteint 168,81 millions de dollars contre 144,57 millions de dollars, en hausse de 24,24 millions de dollars, soit (+16,77%)<sup>39</sup>.

La présence de plus en plus de constructeurs automobiles va certainement inciter les sous-traitants étrangers à s'installer en Algérie, elle est en marche pour devenir un pays d'attractivité en matière de mécanique et d'automobile. L'implantation de ces constructeurs et pas n'importe lesquels dans notre pays est la démonstration d'une attractivité certaine, sachant que l'Algérie dispose des avantages comparatifs tel que :

- l'emplacement stratégique contrairement à d'autres pays de L'Afrique du nord, Elle se situe à proximité du grand pôle productif européen.
- Le coût de main-d'œuvre : Le niveau de salaire en Algérie est plutôt proche des salaires attribués en chine que des salaires des pays européens. Le salaire en France est dix fois plus important qu'en Algérie 3239 EU contre 340 Euros en 2016<sup>40</sup>.
- Coûts énergétiques : Les prix des produits énergétique, en Algérie sont inférieurs à ceux des marchés mondiaux, En juin 2017 les prix de l'essence en Algérie était au-dessus (presque 5fois moins) que la France, Allemagne et la Turquie.

Même remarque pour le gaz naturel et l'électricité aussi<sup>41</sup>.

- Taux de change du dinar : dévaluation du dinar algérien qui rend le produit concurrentiel sur les marchés internationaux dans le cas des exportations.

En 2014, L'apparition d'un déficit commercial croissant et la baisse des réserves de change ont conduit les autorités à imposer des quotas à l'importation et pris la décision de créer une industrie automobile nationale pour satisfaire la demande intérieure. Quatre années après, le ministère de l'industrie fait un constat accablant : il parle d'importation déguisée et en guise d'assemblage de véhicules, ce sont des kits pré-montés qui font l'objet d'une simple opération de boulonnage pour obtenir le produit fini, Le gouvernement révisé la réglementation et adopte un nouveau cahier de charges qui a pour effet de stimuler l'activité de production.

Dans ce contexte, de nouvelles mesures de restriction entrent en vigueur en 2019. Il faut dire qu'il y a de quoi rester perplexe devant un tel cafouillage et la légèreté avec laquelle le dossier de la filière automobile est pris en charge. Conformément au nouveau cahier des charges tout candidat à l'investissement dans le secteur de l'automobile est tenu d'atteindre un taux d'intégration minimum de 15 % après la troisième année d'activité et de 40 % à 60 % après la cinquième année, le degré d'intégration de l'activité est un ratio qui mesure la contribution de l'entreprise dans la production d'un bien<sup>42</sup>. Le secrétaire général du ministère de l'Industrie et des Mines, a déclaré que les opérateurs exerçant les activités de montage de véhicules en Algérie, répartis entre véhicules légers et lourds, disposent de 24 mois pour atteindre un taux d'intégration de 40% et de réduire la facture d'importation des composants intermédiaires destinés à l'assemblage de véhicules, la facture devra être réduite au cours des prochaines années, en s'appuyant sur l'intégration locale, A ce propos, le cahier des charges indique que le taux d'intégration au cours des deux prochaines années doit être au moins de 40%, ce qui réduira le coût des importations, répondra aux besoins du marché intérieur et ouvrira la porte au marché de la sous-traitance dans l'industrie automobile<sup>43</sup>. En ce qui concerne les constructeurs qui sont déjà entrés en production, ceux-là vont donc revoir leur planning d'intégration de la pièce locale dans leur chaîne d'assemblage. C'est d'ailleurs ce que fait actuellement Renault Algérie, d'aller progressivement vers un taux d'intégration de 42% en 2022 qui est aujourd'hui estimé à 30%, à titre d'exemple, l'entreprise privée algérienne Joktal installée à Tlélat a été le premier sous-traitant annoncé, il livre trois pièces de plasturgie, une autre entreprise privée algérienne en partenariat (51/49) avec une entreprise turque sous-traitante de Renault produira les sièges en plastique de la Symbol dès février 2015, portant ainsi le niveau d'intégration à 24%.

<sup>41</sup> Eurostat (code des données en ligne : nrg\_pc\_204. nrg\_pc\_205. nrg\_Pc\_202 et nrg\_pc203).

<sup>42</sup> [www.algerie-focus.com](http://www.algerie-focus.com)

<sup>43</sup> [www.algerie-eco.com/2019/01/09/industrie-automobile-les-operateurs-ont-24-mois-pour-atteindre-un-taux-dintegration-de-40/](http://www.algerie-eco.com/2019/01/09/industrie-automobile-les-operateurs-ont-24-mois-pour-atteindre-un-taux-dintegration-de-40/)

<sup>39</sup> La direction des Etudes et Prospectives des Douanes (DEPD).

<sup>40</sup> La Banque Mondiale [donnees.banquemondiale.org/](http://donnees.banquemondiale.org/)

Suivant le même processus, cette intégration progressive sera élargie à d'autres composants du véhicule, tels que le vitrage, la batterie, les tuyaux d'échappement, le radiateur et le système d'allumage. Tous ces types de produits pourront être vendus à d'autres constructeurs automobiles en Algérie et à l'étranger. Comme quoi, la substitution aux importations peut être aussi une voie à l'insertion internationale d'un certain nombre de filières industrielles, Lorsque les capacités de production seront portées à 75 000 par an, il pourrait même être envisagé d'intégrer l'opération d'emboutissage qui est une opération dont se délestent difficilement les constructeurs<sup>44</sup>.

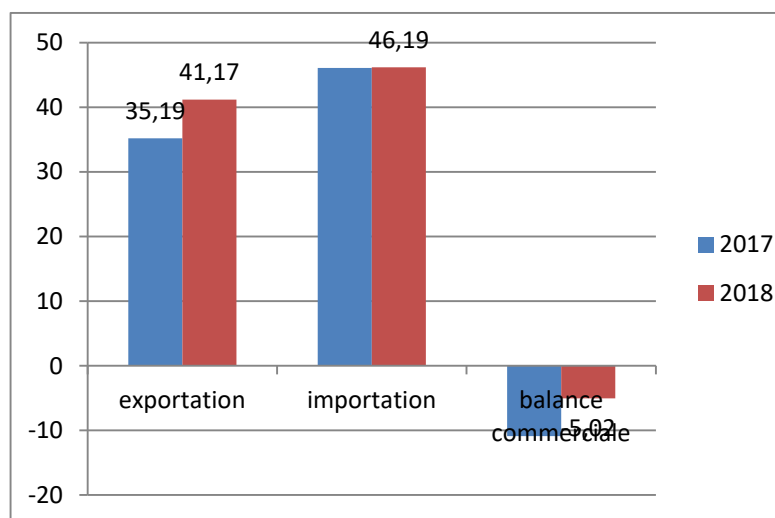
### 3.1- L'intégration de l'Algérie dans la chaîne de valeur mondiale et dans la division internationale de processus productif :

La place d'un pays au sein d'une chaîne de valeur mondiale peut déterminer le degré auquel il profite de la chaîne, les économies peuvent se situer en amont ou en aval dans les chaînes de valeur mondiales, en fonction de leur spécialisation, et leur place peut changer au fil du temps. Les économies situées en amont produisent les matières premières ou le savoir au début du processus de production (recherche ou conception, par exemple), tandis que les économies situées en aval assemblent des produits transformés ou se spécialisent dans des services aux consommateurs. Les activités telles que la recherche et le développement ou la conception, mais aussi certains services, créent davantage de valeur ajoutée que l'assemblage<sup>45</sup>. La part de la valeur ajoutée étrangère dans les exportations d'un pays (intégration en amont) et la part de la valeur ajoutée d'un pays dans les exportations d'autres pays (intégration en aval) sont les principaux indicateurs de la participation d'un pays aux chaînes de valeur mondiales.

En Algérie, Les activités intégrées dans les chaînes de valeur mondiales (CVM) qui concernent le potentiel productif sont principalement les secteurs des hydrocarbures, des industries agro-alimentaires, des industries extractives et des mines, ainsi que les échanges extérieurs de biens et services (exportations-importations). Dans les activités productives, la contribution des secteurs à la formation du produit intérieur brut PIB s'est caractérisée par une prépondérance des secteurs des hydrocarbures.

La participation de l'Algérie aux CVM s'exprime aussi dans les échanges commerciaux comme le montre la figure 04 :

Figure 04 : évolution du commerce extérieure en Algérie 2017-2018 (milliards de dollars)



Source : calcul de l'auteur à partir des statistiques de l'ANDI

En 2018, un volume global des exportations de 41,17 milliards de dollars US, en augmentation de 16,98% par rapport aux résultats de l'année 2017, et un volume global des importations de 46,19 milliards de dollars US soit une très légère hausse de 0,30 % par rapport aux résultats de l'année 2017. Soit un déficit de la balance commerciale de 05.02 milliards USD. Hors hydrocarbures, l'effort à l'exportation n'a pas dépassé les 3 milliards de dollars US (07%), ce qui s'explique en partie par le faible niveau de l'offre nationale de marchandises. Au niveau des exportations, les produits des hydrocarbures et dérivés ont représenté plus de 94.5 % du total des exportations en 2017, et plus de 93% du total des exportations en 2018. SONATRACH domine fortement les échanges et les CVM. Hors Hydrocarbures, l'intégration aux CVM reste relativement marginale, avec 5.48 % du montant des exportations totales en 2017, et 7.38% en 2018.

En 2018, Les groupes de produits exportés en dehors des hydrocarbures sont constitués essentiellement par des demi-produits qui représentent une part de 5,45% du volume global des exportations soit l'équivalent de 2,24 milliards de Dollars US, des biens alimentaires avec une part de près de 0,91% , soit 373 millions de Dollars US, des biens d'équipements industriels avec une part de 0,22%, soit en valeur absolue de 90 millions de Dollars US et enfin des produits bruts et des biens de consommation non alimentaires avec les parts respectives de 0,22% et 0,08%<sup>46</sup>. En dépit de cette faible intégration relative du secteur hors hydrocarbures, les activités productives disposent néanmoins d'atouts pouvant conduire à une insertion accrue dans l'économie mondiale des industries manufacturières, notamment les minoteries, les cimenteries, les industries sidérurgiques, le raffinage du sucre, l'industrie laitière et particulièrement l'industrie automobile.

Les deux principaux modes de participation d'un pays aux échanges au sein des CVM sont : l'intégration en amont, lorsque le pays achète à l'étranger des intrants pour sa

<sup>44</sup> [www.liberte-algerie.com/chronique/le-developpement-de-la-filiere-automobile-en-algerie-une-remise-en-ordre-tardive-mais-necessaire](http://www.liberte-algerie.com/chronique/le-developpement-de-la-filiere-automobile-en-algerie-une-remise-en-ordre-tardive-mais-necessaire)

<sup>45</sup> OCDE, OMC et CNUCED (2013), « Implications of Global Value Chains for Trade, Investment, Development and Jobs », rapport sur les implications des chaînes de valeur mondiales pour les échanges, l'investissement, le développement et l'emploi élaboré pour le Sommet du G-20 à Saint-Petersbourg, OCDE, Organisation mondiale du commerce et Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

<sup>46</sup> Direction général des douanes [www.douane.gov.dz](http://www.douane.gov.dz).

production destinée à être exportée et l'intégration en aval, lorsque le pays fournit des intrants pour la production d'un autre pays destinée à être exportée. La combinaison de l'intégration amont et de l'intégration aval donne une indication de la participation totale d'un pays aux CVM. Une participation en amont accrue génère une plus grande valeur ajoutée locale par habitant au niveau des exportations d'un pays, comme le cas de l'Algérie, qui compte un vaste secteur des ressources naturelles et exporte principalement des produits hydrocarbures (Une participation en amont plus forte de sa participation en aval). En d'autres termes, les importations de biens intermédiaires donnent accès à des intrants compétitifs, ce qui permet d'améliorer la productivité et de vendre des produits plus compétitifs sur les marchés d'exportation.

Dans ce contexte, l'Algérie cherche actuellement à s'intégrer dans la chaîne de valeur mondiale (en amont) par l'exportation de voitures après la spécialisation de la phase finale de processus productif, la phase d'assemblage qui nécessite pas une main d'œuvre qualifiée et nécessite pas une technologie élevée (SKD), et la transition vers la phase de montage, qui nécessite forcément une main d'œuvre qualifiée et technologie élevée par le biais de la sous-traitance internationale (CKD)<sup>47</sup> qui va augmenter le taux d'intégration de l'Algérie dans cette industrie, et construire un tissu industriel compétitif.

### Conclusion :

L'industrie automobile en Algérie est en situation de restructuration, l'analyse du secteur de l'automobile national montre que cette industrie n'est pas pour autant en voie de disparition, nous sommes en effet en présence d'un secteur d'avenir, bien que fragile au regard de la conjoncture.

Dans ce travail, nous avons essayé d'apporter des réponses, qui restent partielles, à notre problématique concernant l'intégration de l'Algérie dans la chaîne de valeur mondiale de l'industrie automobile mondiale.

Notre travail a montré que les constructeurs disposent de marges de manœuvre substantielles 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 de la distance trop importante, pour cela l'Algérie devra saisir ce secteur.

En fait, et à travers tous ce qui a été cité dans ce travail, l'Algérie tend à devenir une plateforme de l'industrie

<sup>47</sup> Completely Knocked Down. L'expression représente une technique qui consiste à exporter des produits non assemblés, notamment pour éviter des droits de douanes élevés et conserver la valeur ajoutée technologique chez l'exportateur.

mécanique, puisque pendant longtemps le marché algérien a été considéré comme un espace d'écoulement de marchandises vu la croissance de la demande et nouveaux lieux de production grâce aux avantages en termes de coûts, notamment salariaux. Ce mouvement de délocalisation des activités économiques est réalisé sous deux principales stratégies :

- une délocalisation horizontale en Algérie : le motif majeur pour les firmes est l'accès au marché algérien dans le cadre du SKD par le biais d'importer des composants intermédiaires pour les assembler localement, donc l'Algérie a profité de l'opportunité de spécialisation dans une phase de processus productif, la phase d'assemblage comme une première étape qui nécessite pas une main d'œuvre qualifiée et nécessite pas une technologie élevée.
- Une délocalisation verticale : l'objectif de cette stratégie est de délocaliser des morceaux de production pour les faire assembler dans des pays à bas salaire et les faire revenir pour être consommés dans les pays d'origines ou les commercialiser dans les marchés internationaux (ce n'est pas le cas de l'Algérie)

L'intégration de l'Algérie dans la chaîne de valeur mondiale est une intégration à la fin de la chaîne par les exportations particulièrement des hydrocarbures (en aval), et en ce qui concerne l'intégration au début de la chaîne (en amont) se réalisera par la mise en œuvre d'une politique industrielle basée sur l'encouragement de la production des composants intermédiaires localement par le biais de la sous-traitance internationale et la transition à d'autres étapes comme la phase de montage dans le cadre du CKD.

Dans ce contexte, dans les années qui viennent, le marché automobile algérien devrait donc continuer à connaître des bouleversements importants. Avec la montée en puissance d'une production locale à l'horizon 2022 à plus de 500 000 véhicules pour assurer les besoins du marché local et probablement l'export, l'option SKD doit céder place à des produits «made in Algeria» avec des taux d'intégration à 45% en locale pour prétendre à la compétitivité, et pour qu'il le soit il faudra intégrer localement avec des standards internationaux, d'où l'option de développer un tissu de sous-traitance basé sur des partenariats. En cohérence avec la politique de développement industriel et technologique, le ministre de l'industrie place une politique active pour enclencher le processus de diversification de l'économie et développer le tissu de sous-traitance en vue d'intégrer les composants produits localement par les grands groupes industriels publics ou les PME privés sous-traitant mécanique et automobile avec des partenaires technologiques.

Pour conclure, l'Algérie qui n'est pas entrée dans le premier modèle de segmentation de la chaîne de valeur à travers le monde a devant elle sans doute une seconde chance de le faire, plus avantageusement, car la mondialisation se replie dans la relocalisation, dans les territoires proches des donneurs d'ordre. Une sorte de deuxième service. En fait, les deux facteurs clés qui avaient donné un coup d'accélérateur aux

délocalisations compétitives des années 80 de l'Europe et l'Amérique vers l'Asie sont entrain de s'éroder: la faiblesse des coûts en travail et celle des coûts de transports maritimes.

L'Objet de ce travail, était d'étudier le positionnement actuel de l'Algérie par rapport aux chaînes de valeur mondiales et de savoir s'il y a une stratégie adoptée pour s'intégrer à celle-ci. Certains points doivent être mis en relief dans la perspective d'une future recherche dans le contexte de ce travail, alors ce qui reste à suivre :

- L'implantation de plusieurs usines d'assemblage de véhicules neufs en Algérie avec un taux d'intégration faible, est-il la solution de faire sortir ce secteur de sa crise actuelle ?
- Les stratégies de sortie de crise, mis en place par le gouvernement avec les différentes lois de finance, peuvent-elles servir à l'économie nationale de s'intégrer plus dans la chaîne de valeur mondiale, ou cette production sera juste pour satisfaire la demande locale ?
- Au niveau global en effet, le secteur de l'automobile reste aujourd'hui un secteur moteur de la croissance, du fait du volume d'échanges qu'il génère, qu'il induit dans les réseaux de sous-traitants. Et avec le changement au plan industriel et technique au niveau des usines de montage (nouvelle géographie de la production équipementière conjuguée, à la fois, internationalisation et colocalisation<sup>3</sup>), Ne serait-il pas rentable pour l'avenir de l'industrie automobile d'investir dans la sous-traitance<sup>4</sup>, puisque l'industrie équipementière a profondément changé ?

#### REFERENCES

- [1] A.Fischaman, « Les investissements directs étrangers en Algérie en 2015 », Ambassade de France en Algérie-service économique régional.
- [2] ANIMA (2016), « Les flux d'investissement étrangers en Algérie plonge dans le rouge à cause de Djezzy », novembre 2016.
- [3] Cattaneo, O. et S. Miroudot (2013), « From Global Value Chains to Global Development Chains: An Analysis of Recent Changes in Trade Patterns and Development Paradigms », in Zedillo, E. et B. Hoekman (dir. pub.), *21st Century Trade Policy: Back to the Past?* Volume in honor of Professor Patrick Messerlin, Université de Yale, New Haven, CT.
- [4] Charles-Albert Michalet, « L'impact en Europe des délocalisations vers les pays méditerranéens », janvier 2005, p.54. <http://www.animaweb.org/uploads/bases/documentlimpact.pdf>.
- [5] Dunning J. H. ; Lundan S. M. (2008). « Institutions and the OLI paradigm of the multinational enterprise », *Asia Pacific Journal of Management*, vol. 25, n° 4.
- [6] Françoise Drurnetz, « La délocalisation », Bulletin de la Banque de France, no 132, 2004, p 32. [www.banque-france.fr/fr/publications/telechar/bulletinJetu132\\_1.pdf](http://www.banque-france.fr/fr/publications/telechar/bulletinJetu132_1.pdf).
- [7] Gibbon, P. et S. Ponte (2005), *Trading Down: Africa, Global Value Chains and the Global Economy*, Temple University Press, Philadelphie.
- [8] Jean Louis Amelon et Jean Marie Cardebat, « Les nouveaux défis d'internationalisation : quel développement international après la crise », De boeck, 2010.
- [9] KACI CHAOUCH Titem, « les facteurs d'attractivité des investissements directs étrangers en Algérie : aperçu comparatif aux autres pays de Maghreb », mémoire pour obtenir le magister en sciences économiques, option : monnaie, finance, banque, université de Tizi Ouzou, 2012.
- [10] RAINELLI Michel, « la nouvelle théorie du commerce international », Editions la découverte, Paris.
- [11] Mouhoud el M., (2013), « Mondialisation et délocalisation des entreprises », Repères, La Découverte.
- [12] Sinn, H.-W. (2004). 'The new systems competition'. *Perspektiven der Wirtschaftspolitik*, 5(1),23-38.
- [13] CNUCED (2004), « Examen de la politique de l'investissement en Algérie », Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, New York et Genève.
- [14] CNUCED (2017), « rapport sur l'investissement dans le monde, L'INVESTISSEMENT ET L'ÉCONOMIE NUMÉRIQUE ». Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, New York et Genève.
- [15] CNUCED (2019), « rapport sur l'investissement dans le monde, LES ZONES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES ». Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève.
- [16] OCDE (2013), « Économies interconnectées : Comment tirer parti des chaînes de valeur mondiales » (rapport de synthèse en français), publication de l'OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264189560-en>.
- [17] OCDE, OMC et CNUCED (2013), « Implications of Global Value Chains for Trade, Investment, Development and Jobs », rapport sur les implications des chaînes de valeur mondiales pour les échanges, l'investissement, le développement et l'emploi élaboré pour le Sommet du G-20 à Saint-Petersbourg, OCDE, Organisation mondiale du commerce et Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.
- [18] OMC. (2013). 'Rapport sur le commerce mondial 2013'.
- [19] Bank, W., WTO, (IDE-JETRO), I. o., OECD, & Economics, R. C. (2017). '*Global Value Chains (GVCs) report 2017*'.
- [20] Article N°134 de la loi N° 93-18, publiée sur le Journal Officiel de la République Algérienne N°88 le 30/12/1993
- [21] Article N°75 de la loi de finance 2009 publié au journal officiel de la république algérienne N°44 le 26/07/2009
- [22] Article N°52 et N°73 de la loi de finance 2014 publié au journal officiel de la république algérienne N°68 le 31/12/2013
- [23] Ordonnance N° 95-26 du 25/09/1995 modifiant et complétant la loi N° 90-25. Publiée sur le Journal Officiel de la République Algérienne N°55 le 27/09/1995.
- [24] Banque mondiale, perspective monde. <http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/tend/DZA/fr/BX.KLT.DINV.C.D.WD.html>
- [25] Office national des statistiques, [www.ons.dz](http://www.ons.dz)
- [26] Ministère de l'intérieur sur : [www.interieur.gov.dz](http://www.interieur.gov.dz)
- [27] Direction général des douanes : [www.douane.gov.dz](http://www.douane.gov.dz).
- [28] Banque Mondiale : [www.banquemondiale.org](http://www.banquemondiale.org)
- [29] Ministère de l'industrie et des mines [www.industrie.gov.dz/](http://www.industrie.gov.dz/)
- [30] Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement <https://unctad.org/>
- [31] [WWW.autoalgerie.com/le-ministre-des-finances-confirme](http://WWW.autoalgerie.com/le-ministre-des-finances-confirme),
- [32] [www.leconews.com/fr/actualites/nationale/commerce/l-algerie-a-importe-pour-6-34-milliards-de-dollars-en-](http://www.leconews.com/fr/actualites/nationale/commerce/l-algerie-a-importe-pour-6-34-milliards-de-dollars-en-2019)  
[www.algerie-focus.com](http://www.algerie-focus.com)
- [33] [www.algerie-focus.com](http://www.algerie-focus.com)
- [34] [www.algerie-eco.com/2019/01/09/industrie-automobile-les-operateurs-ont-24-mois-pour-atteindre-un-taux-d-integration-de-40/](http://www.algerie-eco.com/2019/01/09/industrie-automobile-les-operateurs-ont-24-mois-pour-atteindre-un-taux-d-integration-de-40/)
- [35] [www.liberte-algerie.com/chronique/le-developpement-de-la-filiere-automobile-en-algerie-une-remise-en-ordre-tardive-mais-necessaire](http://www.liberte-algerie.com/chronique/le-developpement-de-la-filiere-automobile-en-algerie-une-remise-en-ordre-tardive-mais-necessaire)
- [36] Eurostat (code des données en ligne : nrg\_pc\_204. nrg\_pc\_205. nrg\_Pc\_202 et nrg\_pc203). <https://ec.europa.eu/eurostat/fr/data/browse-statistics-by-theme>