

INDUSTRIE AUTOMOBILE EN ALGÉRIE

Les non-dits d'une démarche

L'automobile s'est adjugée, au fil des années, une place de choix dans les préoccupations du citoyen, dans les discours officiels et aussi sur les unes de la presse nationale, tous supports confondus. Loin d'être un produit de luxe, elle est surtout, pour beaucoup, un moyen de mobilité efficace face à la faillite des moyens de transport public. La demande a fini ainsi par prendre largement le dessus sur une offre drastiquement revue à la baisse du fait de l'imposition des quotas.

Et pour cause, le gouvernement, pour juguler l'hémorragie des devises, décide de développer une industrie mécanique dans le pays. Pour cela, un cahier des charges réglementant l'activité automobile fait obligation aux concessionnaires de réaliser des investissements dans l'assemblage de véhicules ou dans la fabrication de la pièce de rechange sous peine de perdre l'agrément d'activité.

Le résultat ne s'est pas fait attendre, des unités sont déjà opérationnelles, d'autres sont en voie d'achèvement alors que certaines attendent le feu vert pour le lancement des travaux. La capacité de production théorique de l'ensemble de ces installations atteindrait, dès l'année 2020, les 350 000 unités assemblées.

Pertinence de la stratégie du gouvernement

Cependant, le procédé retenu dans une première phase par ces investisseurs, en l'occurrence le SKD (Semi Knocked Down), autrement dit, l'importation de véhicules en kit, compte tenu de l'absence d'un tissu de sous-traitants aux standards internationaux, suscite des interrogations. Serait-ce une alternative pour contourner la contrainte des quotas ? Est-ce une phase inévitable pour hisser l'industrie automobile naissante vers des niveaux de rentabilité et d'optimisation acceptables ? Ou aurait-il été plus judicieux d'encourager, en premier, le développement de la sous-traitance avant l'assemblage de voitures ? L'ambition d'exportation serait-elle réalisable face à une concurrence régionale et continentale qui a déjà pris ses repères et affiné ses arguments ? Réussira-t-on pour autant à réduire la facture de paiement en devise ?

Autant de questions que se posent aussi bien les citoyens, les observateurs avertis que les intervenants dans le secteur. D'autant que le ministre de l'Industrie vient, au cours de sa récente intervention sur les ondes de la Chaîne 3, de lancer une véritable mise en garde aux actuels assembleurs sur le non-respect des taux d'intégration réglementaire et en les menaçant «de retrait de l'agrément».

Michel Khelifa, expert international rompu aux techniques de préparation et de mise au point de projets d'usine d'assemblage, et un concessionnaire automobile cumulant plus de 20 ans dans le domaine et qui a préféré garder l'anonymat, apportent leurs éclairages sur ces questions.

D'emblée, les avis convergent sur la pertinence de la démarche du gouvernement et la nécessité pour l'Algérie d'avoir sa propre industrie mécanique et pourquoi pas espérer s'élever au rang de plate-forme régionale d'exportation.

Mises à l'écart et redistribution des cartes

Néanmoins, et dans sa mise en application, cette démarche a, au fil des mois, pris les contours d'une cabale contre les acteurs historiques de la scène automobile nationale, qui ont réussi tant bien que mal à professionnaliser le secteur et à élever la qualité de ses prestations aux standards internationaux.

Et toute la batterie de textes encadrant cette stratégie a été élaborée en leur absence et, au final, en leur défaveur. En dépit de cela, ces concessionnaires se sont vite adaptés à cette nouvelle donne en se conformant aux exigences des cahiers des charges aussi bien en matière d'équipements de sécurité des véhicules que des investissements avec des projets ficelés d'unités de montage ou de fabrication de pièces de rechange et qui attendent depuis presque deux années le quitus des autorités concernées.

Une source proche du dossier nous avait même clairement signifié que «l'objectif non avoué de cette reprise en main du secteur de l'automobile était de défaire un grand nombre de concessionnaires de leurs marques et de

les attribuer à de nouveaux opérateurs». Cette opération de règlement de comptes ne s'est pas faite, hélas, sans dégâts collatéraux. En plus de l'étouffement des activités des concessionnaires en titre, on signale la perte d'emploi pour des milliers de travailleurs, l'assèchement des stocks de véhicules disponibles, l'envolée des prix et plus généralement la clochardisation du secteur.

C'est la transparence qui manque le moins

Pendant ce temps, les premières et seules autorisations d'investissement qui ont été attribuées, l'ont été en faveur d'opérateurs extra-association des concessionnaires automobile AC2A (à l'exception de Renault) et qui sont maintenant en phase de montée en cadence voire même en extension d'activité.

Pour Michel Khelifa, expert international dans l'automobile, «il est évident que cette opération de développement de l'industrie automobile en Algérie ne s'est pas faite dans la transparence la plus totale et avec un manque de visibilité sur le court et moyen terme. Il est aussi clairement établi que tous les candidats à l'investissement ne sont pas tous placés sur un pied d'égalité. On constate que certains multiplient les projets et prennent de l'avance et d'autres attendent le feu vert».

Il rappellera que l'étude d'un projet industriel dans l'automobile repose sur trois critères essentiels, l'optimisation des coûts pour être concurrentiels, l'intégration locale pour réduire les importations et améliorer la compétitivité internationale et les débouchés de commercialisation et d'exportation.

1 emploi direct pour 18 emplois indirects

On précisera aussi qu'une industrie mécanique locale, c'est d'abord la création de milliers de postes de travail avec un ratio universel de l'ordre de 1 emploi direct pour 18 emplois indirects. C'est dire tout l'intérêt pour la communauté qui enregistre, en revanche, un manque à gagner en matière de taxes et droits de douane, estimés approximativement à près de 30%. A cela s'ajoutent d'autres avantages fiscaux accordés aux investisseurs.

Quant à la primauté de la sous-traitance sur l'assemblage de véhicules ou inversement, les avis se rejoignent, encore une fois, pour souligner que les deux doivent évoluer en parallèle car l'un dépendant fortement de l'autre. Pour notre concessionnaire, «envisager le développement de la sous-traitance en premier, c'est mettre la charrue avant les bœufs, d'autant que le contexte actuel n'est guère favorable à une telle option sachant que l'importation de la pièce de rechange est actuellement totalement libre et n'est soumise à aucune taxation douanière, notamment celle en provenance d'Europe. Autrement dit, rien ne saurait motiver le fabricant algérien. Et c'est plutôt l'existence en parallèle d'une industrie mécanique qui serait son faire-valoir et son débouché naturel avant l'exportation. Et avec une production globale prévisionnelle qui avoisinerait les 400 000 unités/an à l'horizon 2020, il est clair que l'essentiel du business pour les sous-traitants se ferait inévitablement en Algérie». Et il précisera également que cette fabrication locale de la pièce de rechange permettra naturellement d'augmenter graduellement les taux d'intégration des différents sites d'assemblage et de conférer à l'industrie automobile nationale plus de rentabilité.

Véhicules assemblés plus chers que ceux importés

Khelifa renchérit de son côté qu'«il faut savoir que 30% seulement de la production de la pièce de rechange est généralement absorbée par les usines d'assemblage et 70% est orientée vers les services après-vente pour les



Photo : Samir Sid

Les activités des concessionnaires en titre ont été étouffées.

différentes opérations d'entretien et de maintenance».

En tout état de cause, l'investisseur doit bénéficier d'un bouquet consistant d'encouragements divers, comme l'exonération de tous les droits et taxes et autres avantages fiscaux, voire même l'arrêt de toutes les importations de véhicules dès que les usines locales atteignent leur rythme de croisière, ou tout au moins revoir à la hausse les droits de douane pour ceux qui continueront à être introduits au pays.

Pour cet expert, les usines actuellement en activité dans l'assemblage, «exception faite de celle de Renault qui a réellement inscrit son projet dans une perspective de montage avec un taux d'intégration évolutif et pour des modèles d'entrée de gamme, ne sont ni dans le concept de SKD ni encore moins de CKD. Sans trop m'étaler dans le détail, je dirais tout simplement qu'il est inconcevable d'annoncer l'assemblage dans le contexte actuel, de modèles de segments supérieurs bourrés de technologies modernes et de dizaines de calculateurs».

Autant dire que dans l'attente du développement d'un tissu de sous-traitants performants, certains continueront à importer des véhicules en l'état, ou presque, qualifiés de produits assemblés localement, bénéficiant d'exonérations de taxes et de droits de douane mais qui coûteront à la vente plus cher au client algérien. Il y a lieu, en effet, de relever que les véhicules actuellement assemblés en Algérie affichent des prix de vente plus élevés que ceux des mêmes modèles importés précédemment, alors qu'ils sont censés être commercialisés avec une réduction d'au moins de 25%.

Quel avenir pour l'assemblage des véhicules «Premium» ?

Si le montage de véhicules entrée de gamme avec une technologie moins complexe serait naturellement plus apte à intégrer rapidement une production locale de composants divers, il n'en est pas de même pour l'assemblage de voitures de segment supérieur où l'intégration de sous-traitants locaux est nettement moins évidente, voire même impossible en l'état actuel des choses. C'est notamment le cas du projet pour le montage des véhicules BMW annoncé à Mostaganem qui ne laisse guère indifférent. Michel Khelifa, tout en exprimant son étonnement, soulignera que les marques premium ne permettent jamais l'intégration sur leurs véhicules assemblés localement de pièces non issues de leurs propres chaînes de production ou de celles ayant obtenu leur homologation. Il citera, à ce titre, le cas de l'usine installée en Égypte depuis plusieurs années et qui est à zéro intégration locale, alors que des sous-traitants locaux ayant un savoir-faire, une longue expérience et bénéficiant de la certification ISO n'ont jamais été associés à cette usine. Il précisera que tous les composants de la voiture arrivent d'Allemagne ou des usines de la marque en Europe ou en Afrique du Sud. C'est aussi une constance

chez ce constructeur de s'interdire toute opération d'exportation à partir de ce type d'installation. Alors qu'en sera-t-il de ce projet devant être piloté par la société Luxury Motors, le représentant de la marque allemande en Algérie et comment atteindre le taux de 40% prévu par le cahier des charges ?

Le taux d'intégration, le talon d'Achille

Revenant comme un leitmotiv dans les textes réglementant l'investissement dans l'automobile, mais aussi dans les discours officiels, l'intégration et le calcul de son taux se présentent d'ores et déjà comme le talon d'Achille de cette démarche industrielle. Si le cahier des charges portant conditions et modalités d'exercice de l'activité de production et de montage de véhicules précise dans son article 9 que «par taux d'intégration, il y a lieu d'entendre, au sens du présent cahier des charges, l'atteinte d'un taux minimum des activités réalisées en Algérie concourant à la production du produit final, soit en usine ou par la sous-traitance locale. Les achats locaux sont comptabilisés en tant qu'intégration locale et concernent les matières premières, les pièces de première monte, les composants fabriqués localement y compris ceux de la sous-traitance locale, la logistique et les prestations locales achetées».

De même qu'un échéancier détermine le taux de 40% à atteindre à la 5^e année d'exercice et au moins les 15% au bout de la 3^e année.

C'est effectivement l'aspect le plus vulnérable dans le processus d'émergence d'une industrie automobile locale, dès lors que le schéma de calcul peut faire l'objet de manipulations diverses de la part d'investisseurs mal-intentionnés. D'autant que les procédés de contrôle et de vérification de la part des autorités compétentes ne sont pas encore suffisamment et, du reste logiquement, éprouvés et en mesure de détecter d'éventuelles infractions. Des chapitres particuliers dans le processus de montage de véhicules sont difficilement vérifiables parce que non quantifiables physiquement, à l'image de la peinture qui est précisément créditée d'une importante note dans le calcul du taux d'intégration, jusqu'à 25%.

Pour le reste, dans le système retenu par le ministère de l'Industrie et des Mines, le taux d'intégration se base sur les coûts locaux (pièces fabriquées par l'usine pour elle-même, salaires et formation) ; les achats locaux (valeur des achats locaux, pièces fabriquées localement, matière locale, logistique et prestations achetées) ; achats à l'importation. La formule de calcul étant, en définitive, CL+AL/CL+AL+AI.

Ceci étant, si le chemin vers une industrie automobile nationale reste encore long et parsemé de surprises, il n'en demeure pas moins que les départements de l'Etat chargés du suivi se doivent, dès à présent, de faire preuve de vigilance et d'imposer des contrôles rigoureux à partir des premiers exercices pour éviter des situations cocasses vécues sous d'autres cieux.

Belkacem Bellil