

---

# Le secteur de l'industrie automobile au Nigéria

---

Le parc automobile du Nigéria est estimé à moins de 15 millions avec un ratio d'un véhicule neuf pour quatre véhicules d'occasion. En effet, bien que la croissance du marché du véhicule neuf ait été très rapide (+50% entre 2010 et 2014), le Nigéria reste avant tout un marché d'occasion. Mise en œuvre en 2014, la nouvelle politique automobile s'emploie à relancer l'activité d'assemblage au Nigéria, mais le nouveau régime tarifaire, couplé à la dépréciation du naira, a conduit à une sensible augmentation des prix et à une chute de 60% des ventes de véhicules sur la période 2014-2016. Le manque de données et les importations grises de véhicules d'occasion rendent difficile l'évaluation du marché automobile nigérian.

## 1. Le marché automobile du Nigéria

---

### 1.1. Le marché du véhicule neuf au Nigéria

**La vente de véhicules neufs a progressé sur la période 2010-2014 passant de 37 000 à 54 000 unités vendues.** Depuis, ces chiffres sont en diminution avec 40 000 véhicules neufs vendus en 2015 et moins de 7 000 à 10 000 véhicules en 2017. Les marques dominantes sont Hyundai, Toyota, et Kia avec une part de marché totale de 53%. Seuls 30% des véhicules neufs sont vendus à des particuliers (davantage ciblée par la vente d'occasion, représentant 80 à 90% du marché) tandis que la part la plus importante (70%) est constituée par des flottes d'entreprises ou d'administration. Le prix des voitures et le difficile accès aux financements est le facteur principal limitant l'achat de véhicules neufs par les particuliers. De même, en raison de la difficulté d'obtenir des devises, les entreprises ont en 2016 réduit ou reporté l'achat de véhicules neufs et prolongés le cycle de remplacement de leur flotte passant de 4 à 7 ans.

Le Nigéria a un réseau de distribution particulièrement complexe: la moitié des véhicules vendus sont importés par des vendeurs indépendants qui s'approvisionnent directement auprès de distributeurs à l'étranger ; l'autre moitié prend un « chemin » plus complexe, avec vendeurs et revendeurs en amont. Les importations de véhicules par voie terrestre sont interdites depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, sans réel changement néanmoins sur les importations parallèles.

Le marché de la distribution de voitures neuves est contrôlé majoritairement par trois entreprises : Toyota Nigeria Limited (TNL), Coscharis Group (CG) et Stallion Group (SG). TNL est leader, bien que son portefeuille ne comprenne que deux marques, Toyota et Lexus. CG distribue Ford, Jaguar, Land Rover, Mercedes, BMW, Rolls Royce, MG Motor et à partir d'octobre 2019 la marque Renault avec quatre modèles différents : les Logan et Duster qui seront assemblés sur place et les Kwid et Oroch qui seront importés du Brésil. SG est le distributeur de 8 marques : Hyundai, SsangYong, Audi, Volkswagen, Nissan, Honda, Porsche et Skoda. Les autres distributeurs automobiles sont Globe motors, CFAO, West Star, RT Briscoe, Kewalaram et Dana Group.

### 1.2. Le marché du véhicule d'occasion au Nigéria

**Le Nigéria est principalement un marché d'occasion, avec un véhicule neuf circulant sur les routes nigérianes pour 134 d'occasion.** Sur 455 000 véhicules importés en 2014, près de 90% étaient des véhicules d'occasion. 10% de ces véhicules avaient moins de 3 ans, tandis que 63% dataient de plus de 11 ans. Le marché de l'occasion peut être divisé en deux segments: celui des véhicules d'occasion importés, communément appelés *tokunbo*, et celui des véhicules d'occasion nigériens.

Les véhicules *tokunbo* comptent pour 70% des voitures vendues au Nigéria. Généralement avec une valeur à la revente élevée, ces véhicules viennent des Etats-Unis, du Royaume-Uni et d'Allemagne, et sont importés

via le port de Cotonou au Bénin, ou celui de Lomé au Togo. Toyota et Honda dominent le marché de l'occasion, satisfaisant les critères de prix, de durabilité et de valeur à la revente, contrairement à Hyundai et Kia.

Les ventes de véhicules d'occasion sont concentrées dans 5 zones principales, avec 60% des ventes à Lagos. Parmi les autres zones importantes pour les ventes de véhicules d'occasion figurent Kano, Kaduna, Abuja et Port Harcourt.

## **2. La fabrication et l'assemblage de véhicules au Nigéria**

---

### **2.1. Etat des lieux de l'industrie automobile au Nigéria**

**L'assemblage automobile est une industrie naissante au Nigéria.** En 2014, les véhicules assemblés localement comptaient pour environ 15% des ventes totales. Le seul type d'assemblage réalisé au Nigéria consiste au montage de kits préassemblés (*Semi Knocked Down*). Au total 49 compagnies se sont vues attribuer des licences pour assembler des véhicules au Nigéria, notamment Peugeot Nigeria Limited (PAN)<sup>1</sup>, Von Automobile, Innoson Motors, Century auto (Toyota), TATA, Coscharis Auto (Ford, Joylong, Dongfeng), Stallion Motors (Nissan, Hyundai, Volkswagen, Ashkok Leyland, Iveco) ou encore Dana Motors (KIA). En 2019, seules 9 seraient opérantes.

Les estimations de la production locale varient selon les sources. Selon le *National automotive design and development council* (NADDC) le nombre de véhicules assemblés au Nigéria serait passé de 4 776 à 11 332 entre 2014 et 2015, ce qui expliquerait la forte hausse de l'effectif salarié dans le secteur (de 745 salariés en 2014 à 4 813 à la fin 2016). La production locale aurait néanmoins diminué à 10 673 unités en 2016. La Chambre de commerce de Lagos a néanmoins avancé une production de seulement 2 500 véhicules en 2015. Elle serait légèrement inférieure à 9 000 en 2017 d'après certaines sources alternatives. L'utilisation des capacités installées dans le pays serait autour de 10%.

De nouveaux développements pourraient avoir lieu, avec l'inauguration par exemple du partenariat entre Renault et le groupe Coscharis à l'été 2019 pour l'assemblage dès le mois d'octobre de véhicules Renault (Logan et Duster, puis dans un second temps Kwid et Oroch) sur le site déjà existant de Coscharis à Lekki (Lagos). Le groupe Volkswagen a de plus signé en septembre 2018 un protocole d'accord avec le gouvernement fédéral nigérian pour l'établissement d'un centre d'assemblage local pour alimenter le marché ouest-africain.

Concernant la gouvernance de l'industrie automobile, le ministère fédéral de l'Industrie, du commerce et de l'investissement est chargé de formuler les politiques à destination de l'industrie automobile et d'assurer la supervision générale du secteur. Le Conseil national pour la conception et le développement automobile est, quant à lui, responsable de la coordination et de la surveillance de l'activité du secteur. L'administration des douanes nigérianes collecte les droits de douanes et lutte contre la contrebande tandis que le Corps Fédéral chargé de la sécurité routière gère le système national d'identification des véhicules. Enfin, l'Agence de normalisation du Nigéria créé et applique les normes de sécurité pour l'industrie automobile.

### **2.2. La nouvelle politique automobile**

**La principale évolution récente de la régulation encadrant le fonctionnement de l'industrie automobile au Nigéria a été la mise en place du Plan national de développement de l'industrie automobile en 2013.** L'objectif de ce plan est de réduire la dépendance du pays aux importations de véhicules qui représenterait un manque à gagner estimé à 6,5 Mds USD par an. Ainsi, le gouvernement concentre sur 5 éléments clés pour développer l'industrie automobile locale : infrastructure, croissance du marché, normes, promotion de

---

<sup>1</sup> Après l'opération de privatisation engagée par l'Asset Management Corporation of Nigeria (AMCON), l'usine d'assemblage PAN a bénéficié en mai 2017 de l'investissement du groupe Dangote associé aux Etats de Kaduna et Kebbi.

l'investissement et développement des compétences. Les autorités espèrent que ce plan permette de conserver des réserves de changes, créer des emplois et entraîner des transferts technologiques.

L'une des principales mesures ayant accompagné la mise en place de ce plan consiste en une politique douanière dissuasive à l'importation avec une taxe fixée à 70% sur les automobiles entièrement assemblées à l'étranger (*Full Built Unit*). En outre, l'importation des véhicules de plus de 15 ans est interdite.

Les droits de douanes sur les différents types de kits préassemblés sont passés à 0% (*Completely Knocked Down*, CKD), 5% (SKDI) et 10% (SKDII). Ils ont augmenté pour les véhicules de tourisme et commerciaux (assemblés), atteignant respectivement 70% et 35%. En revanche, ces droits de douanes tombent à 35% et 20% (véhicules commerciaux) pour les FBU importées, selon un quota égal au double des kits CKD/SKD importés par l'entreprise d'assemblage. En 2014-2015, pour un véhicule assemblé au Nigéria, ces sociétés pouvaient importer deux véhicules en bénéficiant de droits de douanes préférentiels. Pour la période 2016-2018, ce ratio atteint un véhicule assemblé pour un véhicule importé, avant d'atteindre 2 pour 1 en 2019-2024. Malgré des résistances à la hausse des droits de douanes, qui a été retardée de plus d'un an, et un changement d'administration, les nouveaux tarifs ont depuis été mis en place, hormis pour les véhicules *tokunbo*.

Pour certains, les résultats de la nouvelle politique automobile sont déjà là: les importations de véhicules neufs ont chuté de 67% en 2015, alors que l'objectif du gouvernement était une baisse de 65%. Les dévaluations successives du naira et le ralentissement de la croissance économique restent cependant les principaux facteurs explicatifs de cette baisse. Parallèlement à cette réduction des importations de véhicules neufs, l'activité d'assemblage au Nigéria a augmenté. Avant la mise en œuvre de la «nouvelle politique automobile», le Nigéria comptait 15 usines d'assemblages, et seulement trois d'entre elles étaient opérationnelles. Quatre ans après, environ 25 unités de production fonctionneraient. Néanmoins, certains éléments structurels continuent de limiter l'assemblage local : les capacités électriques sont insuffisantes et le réseau routier, dont près de 70% des routes sont en mauvais état, compromet l'acheminement des pièces et véhicules.

Le marché de l'automobile nigérien est également aujourd'hui modifié par l'apparition des applications de covoiturage comme Uber, Easy Taxi ou Bolt (anciennement Taxify). De nouveaux services de transport à la personne en moto apparaissent sur ce modèle, le nigérien Gokada et le français Kwik. Cette tendance pourrait potentiellement accélérer la transformation du marché Nigérien en augmentant l'activité du parc et de l'industrie automobile.

Clause de non-responsabilité - Le service économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.