

SOMMAIRE

Introduction générale.....	01
Chapitre I : Le protectionnisme	
Section 1 :L’histoire du protectionnisme et son développement théorique	05
Section 2 : Les instruments du protectionnisme et ses arguments	15
Chapitre II : L’industrie automobile dans le monde	
Section 1 : L’histoire de l’industrie automobile	25
Section 2 : Caractéristique de l’industrie automobile et sa demande	33
Chapitre III : L’industrie automobile en Algérie	
Section 1 : Présentation de l’industrie automobile en Algérie	47
Section 2 : Les arguments en faveurs et en défaveurs du secteur automobile	55
Chapitre IV: Analyse de l’activité des concessionnaires de la wilaya de Bejaia	
Section 1 : Le parc automobile de la wilaya de Bejaia	67
Section 2 : Analyse des résultats de l’enquête	74
Conclusion générale	84

INTRODUCTION GENERALE

Introduction générale

De nos jours, beaucoup d'économies connaissent une situation économique critique, les pays vivent la récession, les plans d'austérité se multiplient en Europe comme ailleurs mais aucune solution n'a encore été trouvée pour sortir de cette crise mondiale, et le protectionnisme est souvent envisagé comme solution. Le protectionnisme constitue toutes mesures prises pour protéger le marché national de la concurrence des entreprises étrangères, en limitant l'entrée sur le territoire national des biens et services étrangers, par l'instauration de réglementations, (normes, douanes, taxes à l'importation, interdiction de certains types de produit, etc...).

Les mesures protectionnistes ont pour but de freiner les importations tout en encourageant les exportations, de privilégier les entreprises nationales, ou d'empêcher les investisseurs étrangers de prendre le contrôle d'entreprises nationales.

L'économie algérienne demeure très fortement dépendante de la rente des hydrocarbures qui représentent paradoxalement une contrainte pour le pays. Pour faire face à cet enjeu, l'Algérie a adopté des politiques et des stratégies industrielles dans le but de remédier à son indépendance de la rente pétrolière, et de limiter les importations en encourageant les investissements.

Pour cela, l'adoption d'une politique protectionniste, qui se fonde sur l'instauration des barrières tarifaires ou non tarifaires, peut inciter le pays à produire lui-même ce qu'il importe habituellement. Généralement, les pays qui appliquent cette stratégie sont ceux qui ont des économies dépendantes des importations des produits manufacturés, et qui veulent inverser leur statut d'importateur en encourageant la production locale afin d'être indépendant économiquement. C'est l'exemple de l'Algérie qui s'est engagée, ces dernières années, dans la réduction de ses importations de véhicules tout en encourageant et en facilitant l'investissement dans ce secteur. Une politique qui a été accélérée par la situation difficile de l'économie algérienne suite à la chute des prix des hydrocarbures. En effet, l'Algérie s'est lancée dans l'industrie automobile afin de réduire sa facture d'importation qui pèse lourdement sur l'équilibre financier et économique ainsi que sur ses réserves de change qui s'épuisent d'avantage.

Une industrie automobile naissante se développe peu à peu grâce à l'installation des firmes multinationales dans différentes régions de l'Algérie, encouragée par les différentes facilités et avantages accordés par l'Etat aux investisseurs étrangers.

Notre travail s'intéresse à l'étude des stratégies et des mesures adoptées par l'Etat concernant l'importation des véhicules. Tout en mettant l'accent sur l'activité des concessionnaires automobile. En prenant la wilaya de Bejaia comme espace pour notre étude. La problématique que nous envisageons examiner porte sur la question suivante :

Quel est l'impact des politiques protectionnistes instaurées par l'Etat Algérien sur l'activité des concessionnaires automobile de la wilaya de Bejaia ?

D'autres questions secondaires suscitent à être posées, parmi ces dernières :

- 1- Que veut dire une politique protectionniste?
- 2- Quelles sont les différentes politiques entreprises par l'Etat algérien pour faire face à la montée de la facture d'importation, notamment dans le secteur automobile ?
- 3- Pourquoi envisage-t-on à entreprendre des politiques et des stratégies industrielles ?

Pour mener à terme ce travail, un nombre d'hypothèses semble importantes et seront le fil conducteur pour répondre à notre problématique :

H1 : L'introduction des contingents (quantitatifs et de valeur) ont impacté négativement l'activité des concessionnaires, (le manque de disponibilité de véhicule, la flambé des prix de ces derniers, ont engendré une diminution dans leurs activités).

H2 : Les mesures protectionnistes adoptées par l'Etat, sont instaurées par rapport à la situation actuelle de l'économie algérienne.

H3 : Le but de ces mesures est de réduire la facture d'importation, toute en développant une industrie automobile locale.

Pour pouvoir répondre à notre problématique, nous avons mené d'abord une étude théorique suivie d'une étude analytique et qui a nécessité, une recherche bibliographique, consultation des ouvrages, des documents, textes réglementaires et des sites internet qui traitent le sujet. Tout cela nous a permis de cerner notre problématique, de fixer les objectifs de notre analyse et de prendre connaissance des aspects théoriques liés aux mesures protectionnistes instaurées par l'Etat, afin de rationaliser les importations en générale et ceux du secteur automobile en particulier. Aussi nous avons déposé un questionnaire auprès des différents concessionnaires situés au niveau de la wilaya de Bejaia.

Afin de mieux cerner le sujet et répondre à la problématique, nous avons structuré notre travail en quatre chapitres dont chacun d'eux est repartie en deux sections :

- ❖ Le premier chapitre est intitulé « le protectionnisme » Il est subdivisé en deux section. La première porte sur l'histoire du protectionnisme et son développement, tandis que la deuxième porte sur les instruments du protectionnisme et ses arguments.

- ❖ Le second chapitre est intitulé « l'industrie automobile dans le monde » il est également partagé en deux section. La première porte sur l'historique et l'organisation de l'industrie automobile dans le monde. La seconde porte sur les caractéristiques de l'industrie automobile et sa demande.

- ❖ Le troisième chapitre intitulé « l'industrie automobile en Algérie » est divisé en deux sections : la première est consacré à sur la présentation de l'industrie automobile en Algérie, notamment, les dernières réformes appliquées. La seconde est focalisée sur les arguments en faveur et défaveur du secteur automobile en Algérie.

- ❖ Quant au dernier chapitre, il comporte une étude du parc automobile de la wilaya de Bejaia dans la première section, et une analyse des résultats des questionnaires déposé auprès des concessionnaires automobile de la wilaya de Bejaia dans la deuxième section.

CHAPITRE I :

LE PROTECTIONNISME

Introduction

Depuis le XVII^{ème} siècle, deux grands points de vue n'ont cessé de se contredire d'une part les théoriciens et politiciens qui sont pour le libre-échange, et d'autre part les pratiques protectionnistes. Ce dernier est un système économique très ancien¹, On le retrouve en Europe chez les mercantilistes² du XVI et XVII siècles. Le Français Antoine de Montchrestien (1575-1621) était le premier théoricien moderne du protectionnisme avec son ouvrage « Traité d'économie politique » (1615). Ses idées ont été mises en pratique par le contrôleur des finances de Louis XIV, Jean-Baptiste Colbert (1616-1688). Le colbertisme permet l'intervention de l'Etat pour favoriser les exportations de la production nationale et limiter les importations de produits étrangers. Ce qui a fait que le pays s'est enrichi, L'esprit du mercantilisme a continué d'exister à travers des siècles.

Le protectionnisme présente des visages différents, dont les modalités changent au cours du temps, basées essentiellement sur des mesures instaurées par les pays. Pendant des années, un droit de douane élevé constituait la principale barrière aux échanges commerciaux. Cependant, grâce aux accords commerciaux multilatéraux, bilatéraux et régionaux de ces dernières années, les tarifs douaniers appliqués par les pays ont considérablement chuté à un taux historiquement bas. Parfois, les biens échangés ne sont pas soumis à des tarifs douaniers mais doivent se conformer à divers règlements avant qu'ils ne soient autorisés à entrer sur un marché étranger. Ces règlements sont, par exemple, des licences ou permis d'importation, des exigences en matière de qualité, des inspections ou encore des mesures de contrôle de prix.

¹<https://www.ladissertation.com/Sciences-Economiques-et-Sociales/Sciences-%C3%89conomiques/Protectionnisme-58581.html> consulté le 25/04/2017

² Le Mercantilisme est une théorie économique des XVI et XVII siècles, qui vise à favoriser les exportations du pays tout en limitant les importations. Son plus fervent représentant français est Jean-Baptiste Colbert. Voir le site <https://www.andlil.com/theorie-du-mercantilisme-152766.html> consulté le 25/04/2017.

Section 1 : l'histoire du protectionnisme et son développement théorique

Le protectionnisme est un système que défendent certains économistes, consistant à protéger la production nationale contre la concurrence étrangère en encourageant les exportations et limitant les importations par plusieurs moyens. Dans cette section nous allons voir l'évolution du protectionnisme dans le monde.

1- Le protectionnisme dans l'histoire mondiale

L'histoire du protectionnisme est étroitement liée à l'histoire du commerce mondial. Depuis le début du XIXe siècle, avec l'abolition des lois céréaliers britanniques (Corn Laws), le penchant général est à la libéralisation croissante des échanges internationaux et à la mise en place de règles et d'instances internationales destinées à les gérer. Cependant, cette marche vers le libre-échange n'est pas sans accrocs. On peut distinguer deux grandes périodes la première, qui s'étend de 1846 à 1945, au cours de laquelle les échanges internationaux sont dominés par les traités commerciaux bilatéraux, une seconde période, de 1945 à aujourd'hui, au cours de laquelle se généralisent les pratiques des accords commerciaux multilatéraux et la mise en place des instances internationales³.

1.1- Années 1840 : le débat sur les *Corn Laws*

Les Corn Laws sont un ensemble de textes de lois de 1773, qui visent à réglementer le commerce des céréales entre le Royaume-Uni et l'étranger. Ces lois protectionnistes limitent les importations de céréales lorsque les cours passaient en dessous d'un certain seuil⁴.

Les libéraux qui prônent le libre-échange sont opposés à ces lois qu'ils jugent nocives pour l'économie britannique en grevant le marché intérieur du pays et en empêchant le développement industriel.

Ces lois sont critiquées et remises en cause au point qu'une ligue l'anti Corn Law League est créée par Richard Cobden pour faire pression sur le gouvernement. Le mouvement de l'anti Corn Law League prend une ampleur considérable qui marque l'opinion publique.

³ Bouët A., 1998, Le protectionnisme : analyse économique, Paris, Vuibert, pp. 1-12

⁴ <https://www.andlil.com/definition-de-corn-laws-152259.html> consulté le 18/04/2017

1.2- Du dix-neuvième au vingtième siècle

L'histoire des échanges internationaux débute au début du XIXe siècle, avec la forte réduction des coûts de transport engendré par la généralisation de la machine à vapeur. L'essor des échanges internationaux a créé de deux attitudes opposées : d'un côté, la volonté de vendre sur les marchés étrangers pour promouvoir la croissance économique a incité les gouvernements à libéraliser leur commerce et à multiplier les accords de libre-échange; de l'autre, l'envie de protéger les industries locales d'une concurrence étrangère de plus en plus présente les a poussés à instaurer des barrières artificielles aux échanges⁵.

1.3- L'émergence du libre-échange en Europe : 1846-1876

Le libre-échange en Europe a débuté en 1846 avec la décision unilatérale prise par le Royaume-Uni de supprimer les lois céréalières ou Corn Laws, les grandes nations européennes son resté toujours protectionnistes. Les Etats-Unis contrairement au Royaume-Unis sont devenus très protectionniste entre 1791 et 1846. Les tarifs douaniers sur les produits industriels ont atteint 50% en 1829 et étaient encore de 45% en 1883. C'est qu'a partir de la seconde moitié du XXe siècle que le passage de cette nation au libre-échange a pu s'effectuer. A partir de 1860, la multiplication des traités commerciaux bilatéraux de libre-échange entre pays européens ont engendré la tomber du taux moyen des tarifs douaniers sur les produits manufacturés. Le mouvement resta impulsé par le traité franco-britannique de 1860. La France annula toutes ses prohibitions sur les importations anglaises et instaura pour la première fois la clause de la nation la plus favorisée : tout avantage accordé par l'un des deux pays à un pays tiers doit être étendu à l'autre signataire du traité⁶.

1.4- Le retour au protectionnisme : 1879-1945

A la fin des années 1870, l'Europe continentale amorça un retour au protectionnisme. La période 1879-1945 était marquée par la multiplication des guerres et représailles commerciales. Ces conflits étaient d'abord bilatéraux et européens dans les années 1880-1890, puis se propagea à l'ensemble des pays industriels avec la grande guerre commerciale des années 1930⁷.

⁵ torino-bordeaux.hautetfort.com/media/02/00/174111008.doc consulté le 26/04/2017

⁶ <https://perso.univ-rennes1.fr/denis.delgay-troise/CI/Cours/REI411.pdf> consulté le 26/04/2017

⁷ Michel Rainelli, l'organisation mondiale du commerce, éditions Casbah, Algérie 2001, p10-14

L'Allemagne, dès 1879, impulsa le mouvement, suivie par la France en 1892 (tarif Méline⁸). Seul le Royaume-Uni garda une politique unilatérale de libre-échange. Les causes de ce revirement étaient le ralentissement de la croissance économique mondiale, la baisse des prix mondiaux entre 1874 et 1899 et la concurrence accrue de nouveaux pays dans l'alimentaire. En juin 1930, les Etats-Unis ont voté la loi Hawley-Smoot⁹, qui instaura le régime protectionniste le plus dur de toute l'histoire du commerce mondial. La crise de 1929 apparut immédiatement aux Etats-Unis beaucoup plus brutale que la dépression des années 1870-1880 pour l'Europe : montée rapide du chômage et baisse très forte des prix. La mise en place d'un protectionnisme fort pour tous les secteurs exposés à la concurrence internationale semblait alors la seule réponse pour réduire la crise.

1.5- Les Trente glorieuses (la libéralisation mondiale du commerce)

Au sortir de la Seconde guerre mondiale, les pays impérialistes se mettent d'accord, sous le patronage des États-Unis, pour remettre en place un minimum d'échanges commerciaux.

Pendant les Trente glorieuses¹⁰, période de forte croissance, le libre-échange progresse et revient progressivement au niveau qu'il avait atteint au début du 20^e siècle. Cela n'empêchait pas certaines barrières tarifaires ou non tarifaires de rester très importantes.

En 1944 les Etats-Unis préparent l'après-guerre. Le sommet de Bretton Woods de 1944 instaure un nouveau système de change fixe digne de confiance, aidé en cela par la création du FMI et des accords de GATT signés en 1947. Ces deux institutions sont les vecteurs d'un retour en force de commerce international, permettant une meilleure coopération entre Etats. La création de l'ONU va aussi de ce sens avec notamment la Banque Mondiale qui va aider à la reconstruction des pays et à leurs développements. Succède au GATT une véritable institution internationale dotée d'un véritable pouvoir disciplinaire, l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). Le but

⁸La loi dite "Méline" (du nom du président de la chambre des députés fin du 19^eme siècle) adoptée en 1892, correspond à une mesure tarifaire qui avait pour but de protéger l'agriculture française des importations à bas prix de produits agricoles.

⁹Le "Hawley-Smoot Tariff Act" est une loi voté par les Etats-Unis en 1930 pour faire face à la Grande Dépression. Cette loi, en augmentant les droits de douane sur plus de 20 000 produits importés par les Etats-Unis, a fait croître leur prix à un niveau qui en interdisait de fait l'importation.

¹⁰L'expression « trente glorieuse » Période historique comprise entre 1946 et 1975 pendant laquelle la France et la plupart des économies occidentales connurent une croissance exceptionnelle et régulière et à l'issue de laquelle elles sont entrées dans l'ère de la société de consommation.

En savoir plus sur http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/Trente_Glorieuses/185974#5hUhZ7PqrI8oLRvD.99 consulté le 22/04/2017

du GATT puis de l'OMC est la réduction progressive des barrières protectionnistes pour favoriser la croissance mondiale sans nuire aux industries naissantes ou en difficultés.

2- Principes et Disciplines de Base DU GATT

L'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce signé en 1947 a pour objectif le développement du libre échange. Cet accord repose sur quatre principes fondamentaux¹¹ :

2.1- Réductions tarifaires

Le GATT est le porte parole en faveur du libre-échange, mais il admet que les pays puissent protéger leurs producteurs contre la concurrence étrangère. Il leur demande de maintenir cette protection à un niveau raisonnablement bas et de l'appliquer au moyen de droits de douane. Le principe voulant que la protection soit assurée par des droits de douane est renforcé par des dispositions qui interdisent aux pays membres d'appliquer des restrictions quantitatives aux importations. Toutefois, cette règle tolère des exceptions. Une des exceptions importantes permet aux pays qui ont des difficultés de balance des paiements de restreindre leurs importations pour sauvegarder leur position financière extérieure. Cette exception laisse une plus grande marge de manœuvre aux pays en développement qu'aux pays développés s'agissant d'appliquer aux importations des restrictions quantitatives si celles-ci sont nécessaires pour prévenir une importante diminution de leurs réserves monétaires¹².

2.2- Elimination des restrictions quantitatives (contingents)

Les contingents sont des restrictions à l'importation ou à l'exportation portant sur le nombre, le volume ou la valeur des produits importés. Les restrictions à l'importation et à l'exportation sont prohibées par le GATT, essentiellement parce qu'elles empêchent la concurrence et que leur administration est moins transparente que celle des droits de douane. Contrairement aux droits de douane, les contingents fixent des limites absolues pour les importations.

2.3- Le principe de non-discrimination: clause de la nation la plus favorisée

La clause de la "nation la plus favorisée" constitue l'expression de l'idée selon laquelle tous les partenaires commerciaux doivent bénéficier des mêmes privilèges. Cette dernière

¹¹ Gabrielle Marceau, les principes juridiques généraux du GATT et de l'OMC, pp 3,4

¹² http://lewebpedagogique.com/jineu66/files/2009/12/tes_ses_6_les_4regles_du_gatt.pdf consulté le 28/04/2017.

dispose que "tous avantages, faveurs, privilèges ou immunités" accordés par un Membre à un produit originaire ou à destination d'un autre pays seront "immédiatement et sans condition" étendus aux produits similaires de tous les autres Membres. Cette disposition renforce l'effet des réductions tarifaires étant donné que toute concession tarifaire accordée par un Membre est automatiquement étendue à tous les autres Membres. Elle ne s'applique pas uniquement aux droits de douane mais également à une large gamme de mesures qui permettent de réglementer toutes les étapes de la mise sur le marché et de la vente d'un produit.

2.4- Un autre aspect du principe de non-discrimination: le traitement national

L'article III du GATT sur le traitement national dispose qu'une fois sur le territoire d'un Membre, les produits en provenance d'autres Membres doivent être traités, en ce qui concerne les impositions et la réglementation intérieures, de la même manière que les produits d'origine nationale. Toute réglementation qui protège la production nationale est en contravention avec la règle du traitement national. Tout comme la clause de la nation la plus favorisée, la disposition sur le traitement national a une portée extrêmement large et vise tous les règlements, lois et prescriptions affectant la vente, l'achat, le transport, la distribution ou l'utilisation de produits sur le marché intérieur.

Tableau N° 01 : les cycles de négociations commerciales multilatérales de 1947 à 1993

Cycles	Date	Membres	Décisions
1er cycle : Genève	octobre 1947	23 pays	104 accords de réduction des droits de douane
2ème cycle : Annecy	avril - août 1949	33 pays	147 accords de réduction des droits de douane
3ème cycle : Torquay	septembre 1950 - avril 1951	34 pays	Réduction des droits de douane de 25 % par rapport au niveau de 1948, une centaine d'accords (la RFA fait partie de la négociation)
4ème cycle : Genève	janvier - mai 1956	22 pays	Réduction des droits de douane environ 60 nouvelles concessions tarifaires (le Japon a accédé au GATT en 1955)
5ème cycle : Dillon Round	septembre 1960 - juillet 1962	35 pays	49 accords bilatéraux de réduction des droits de douane (notamment entre la CEE et ses partenaires)
6ème cycle : Kennedy Round	mai 1964 - juin 1967	48 pays	- Réduction des droits de douane de 35 % - Mesures <i>anti-dumping</i> - Mécanismes préférentiels jugés insuffisants par les pays en développement
7ème cycle :Tokyo (ou Nixon) Round	septembre 1973 - avril 1979	99 pays	- Réduction des protections tarifaires de 34 % - Mesures non tarifaires - Mise au point des codes anti-dumping
8ème cycle : Uruguay Round	septembre 1986 - avril 1994	125 pays	- Réduction des droits de douane - Mesures non tarifaires - Agriculture - Services - Droits de propriété intellectuelle - Préférences commerciales pour les pays en développement - Création de l'OMC

Source: <file:///C:/Users/pc/Downloads/53357a66e6350.pdf> consulté le 22/04/2017.

3- L'Organisation Mondiale du Commerce OMC

L'instauration de l'OMC, le premier janvier 1995, marqua un nouveau tournant dans la négociation commerciale internationale. Pour la première fois, l'économie mondiale se dotait d'un moyen de gestion des échanges internationaux, équivalent du FMI pour les relations monétaires et financières.

3.1- La création de l'OMC

A partir des années 1970-80, des signes de faiblesse commencent à apparaître sur le système de l'accord général GATT. Les négociations connaissent des élargissements, le nombre de pays devient de plus en plus grand avec des niveaux de développement très différents ce qui a engendré la multiplication des exceptions aux règles du GATT. Cette dérive affaiblit progressivement les accords multilatéraux. Le GATT n'a pas pu empêcher le développement de pratiques protectionnistes interdites comme les barrières non tarifaires (quotas, restrictions volontaires sur les exportations), principalement utilisées par les pays développés contre les pays émergents et en développement pour protéger des industries jugées sensibles ou prioritaires. Suite au dernier cycle de négociation du GATT, le Cycle d'Uruguay, qui a duré de 1986 à 1994, et qui a donc conduit à la création de l'OMC

3.2- Le rôle de l'Organisation Mondiale du Commerce

Les fonctions de l'OMC sont¹³ :

- gérer les accords commerciaux multilatéraux ;
- servir d'enceinte pour de nouvelles négociations ;
- régler les différends entre les membres ;
- examiner les politiques commerciales nationales (les législations nationales devront être conformes aux principes de l'O.M.C - harmonisation des réglementations dans les domaines de la propriété intellectuelle, des investissements directs, de l'agriculture -) ;
- coopérer avec les autres organismes internationaux (FMI, BIRD et ses filiales spécialisées) afin d'élaborer des politiques économiques au niveau mondial.

¹³ <http://libertariens.chez-alice.fr/organsationdesechanges.htm> consulté le 22/04/2017

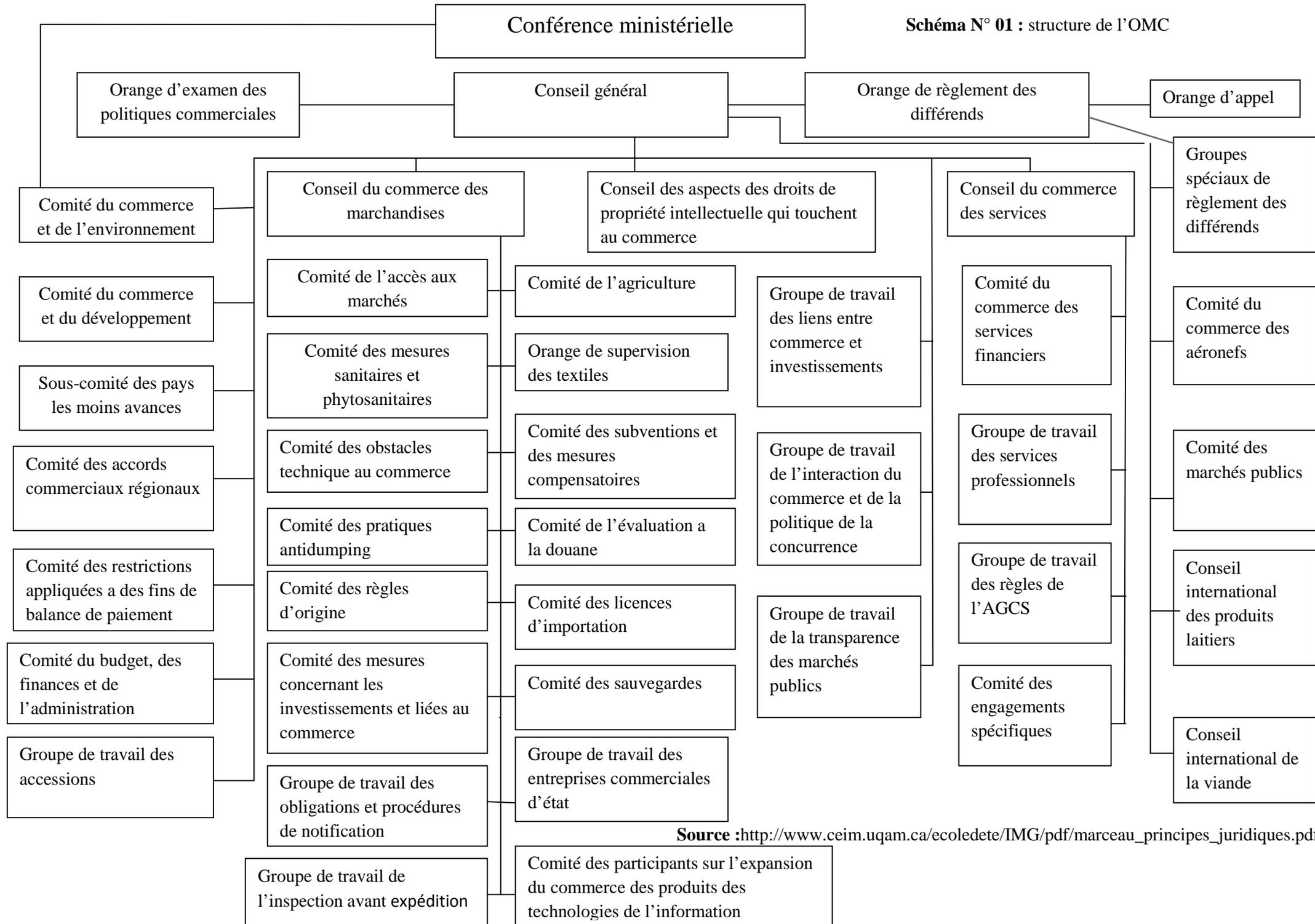
3.3- Structure Juridique et Fonctionnement de l'OMC

A l'OMC, tous les pays peuvent se faire entendre, les pays Membres sont le moteur de l'organisation, parce qu'ils jouent un rôle actif dans ses activités quotidiennes. Toutes les décisions sont prises par l'ensemble des Membres par consensus, soit à l'échelon des Ministres (qui se réunissent tous les deux ans), soit au niveau des hauts fonctionnaires (qui se rencontrent régulièrement à Genève).

Au sommet de l'organigramme se trouve la Conférence ministérielle (Voir le Schéma 1). Étant donné qu'elle ne se réunit que tous les deux ans, un Conseil général, composé de tous les Membres, a été établi pour superviser les activités courantes. Dans le Conseil général comme dans tous les conseils et comités, les droits de vote de tous les pays sont égaux et toutes les décisions se prennent par consensus¹⁴.

¹⁴ http://www.ceim.uqam.ca/ecoledete/IMG/pdf/marceau_principes_juridiques.pdf consulté le 21/05/2017

Schéma N° 01 : structure de l'OMC



Source : http://www.ceim.uqam.ca/ecoledete/IMG/pdf/marceau_principes_juridiques.pdf

3.4- Les principales différences entre le GATT et L'OMC

Le GATT avait un caractère provisoire. L'accord général n'a jamais été ratifié par les parlements des membres et ne contenait aucune disposition prévoyant la création d'une organisation

L'OMC c'est accords sont permanent. En tant qu'organisation internationale, L'OMC est établie sur une base juridique solide car ces membres ont ratifié les Accords de l'OMC, lesquels décrivent la manière dont l'organisation doit fonctionner.

L'OMC a des "membres", et le GATT des « parties contractantes », ce qui montre bien que le GATT était officiellement un texte juridique.

Le GATT s'occupait du commerce des marchandises ; l'OMC vise également les services et la propriété intellectuelle.

Le système de règlement des différends de l'OMC est plus rapide et plus automatique que l'ancien système du GATT ; ses décisions ne peuvent pas être bloquées.

Pour conclure le protectionnisme ne date pas des années 1930, mais a été inventé dès le XIXe siècle par des théoriciens allemands, français et américains méfiants vis-à-vis de la puissance commerciale britannique.

L'histoire du protectionnisme permet de dégager trois faits stylisés majeurs : le degré de protection est lié au contexte économique mondial ; l'abaissement des barrières protectionnistes dépend de la nature des négociations internationales. ; La libéralisation des échanges tend à favoriser la croissance mondiale.

Section 2 : les instruments du protectionnisme et ses arguments

Cette section examine les politiques que les gouvernements adoptent à l'égard du commerce international. Elles consistent en un certain nombre de mesures divers qui comprennent : les taxes sur certaines opérations internationales, subventions, ou limite légales aux volumes d'importation. Cette section fournit un cadre général permettant de comprendre les effets des instruments les plus importants de la politique commerciale.

1- Les instruments du protectionnisme

Celles-ci se divisent en mesures tarifaires et mesures non tarifaires. Les barrières non tarifaires et les subventions sont aujourd'hui plus importantes que les barrières tarifaires.

1.1- Les barrières tarifaires (Les droits de douane)

Les droits de douane sont des taxes prélevées sur les marchandises lors de leur passage aux frontières. Les douaniers surveillent les entrées sur le territoire national essentiellement pour cette raison. La taxe agit sur le prix du produit étranger vendu sur le marché intérieur. Les consommateurs nationaux sont dissuadés d'acheter ces produits étrangers jugés trop coûteux et préfèrent acheter la production locale.

Les modalités d'application d'un droit de douane sont nombreuses et dépendent de l'objectif recherché par le législateur¹⁵.

➤ Le droit de douane ad valorem

Le droit de douane ad valorem est le prélèvement, lors du passage à la frontière d'une marchandise, d'un taux fixe en pourcentage sur la valeur C.A.F. (coût-assurance-fret) du montant importé. Cette forme de droit de douane est très répandue dans le monde en dépit des négociations internationales qui ont contribué depuis plus de cinquante ans à une forte réduction des taux.

La particularité du droit de douane ad valorem est d'offrir un niveau de protection insensible aux variations du prix mondial du produit taxé.

¹⁵<https://perso.univ-rennes1.fr/denis.delgay-troise/CI/Cours/REI412.pdf> consulté le 20/04/2017.

➤ **Le droit de douane spécifique**

Le droit de douane spécifique est le prélèvement sur la valeur C.A.F. Ils sont beaucoup plus rares que les droits ad valorem. Il frappe forfaitairement une marchandise d'une certaine nature, le montant des droits se déterminant en fonction de mesures physiques, « nombre de litres, longueur, surface, nombre de degrés alcoolique etc.... », Par exemple, certains jus d'orange sont taxés aux Etats-Unis depuis 1940 d'un droit de 35 cents par gallon.

Contrairement aux droits ad valorem, le niveau de protection offert par cette forme de droit de douane varie avec le prix mondial.

➤ **Le droit de douane compensateur**

Le droit de douane compensateur ou antidumping est un prélèvement sur la valeur C.A.F. d'un montant variable destiné à égaliser le prix des importations avec un prix objectif (prix seuil). L'Europe impose systématiquement de tels prélèvements compensateurs sur ses importations agricoles.

Le droit compensateur augmente lorsque le prix mondial baisse, et il baisse si le prix mondial augmente. La particularité du droit de douane compensateur est de garantir les secteurs qu'il protège des baisses fortes et rapides des prix mondiaux¹⁶.

➤ **Le droit de douane dégressif**

Le droit de douane dégressif est un droit de douane ad valorem dont le taux d'imposition varie en fonction du prix mondial du produit. Par exemple, le tarif de base est fixé à 10% pour un prix mondial de 100 et le prix intérieur est de 110. Pour chaque baisse de 10 du prix mondial, le taux augmente de 4%, en sorte que si le prix tombe à 95, le tarif passe à 14% et le prix intérieur à 108.3, et s'il descend à 85, le tarif passe à 18% et le prix intérieur à 100.3. Comme le droit de douane compensateur,

Le droit dégressif cherche à limiter la baisse de la protection en cas de baisse des prix mondiaux.

Dans tous ces cas, l'effet est le même : le prix des biens importés est renchéri sur le territoire national et les productions deviennent moins fortes.

¹⁶ Michelle J.L et Mayor.T. Economie internationale. Edition Dalloz. Avril2005.P 318

1.2- Les barrières non tarifaires

Ces des barrières douanières, autre que les droits de douane, visant à limiter l'entrée des produits étrangers sur le territoire national (norme, quota, contingentement...etc).

➤ Les prohibitions commerciales (des interdictions d'importer certains produits)

Ces prohibitions reposent parfois sur des raisons sanitaires (ex : interdiction d'importer en France de la viande bovine durant la crise de la vache folle), parfois pour des raisons religieuses (interdiction d'importer de l'alcool en Arabie Saoudite), parfois pour des raisons morales (armes, drogues...) ou écologiques (animaux exotiques), Pour des raisons politiques (un Etat peut interdire les importations en provenance d'un pays. Les Etats-Unis utilisent parfois cette arme à l'encontre de pays jugés dangereux.

➤ Le contingentement ou un quota d'importation

Le principe des quotas est en fait simple, il s'agit de mettre une limite quantitative aux importations, En pratique on fixe une quantité de produit à importer par rapport à la production nationale et l'on empêche l'importation de bien une fois la quantité atteinte du quota annuel par exemple l'État A décidera de limiter les importations d'automobiles originaires de l'État B à 50 000 unités par an ; une fois ce chiffre atteint, il ne sera plus possible d'effectuer de nouvelles importations jusqu'à la fin de l'année considérée¹⁷.

➤ Les restrictions volontaires aux exportations

Se sont des restrictions quantitatives par lesquelles le pays importateur incite les pays exportateurs à réduire leurs livraisons. Il S'agit donc des négociations bilatérales à la suite desquelles le pays exportateur restreint volontairement ces exportations. L'exemple le plus emblématique est la limitation, dans les années 1989, des exportations d'automobiles japonaises vers les marchés américaines et européennes¹⁸.

¹⁷ <http://www.universalis.fr/encyclopedie/quotas-commerciaux/> consulté le 07/04/2017

¹⁸ http://www.thomas-orliac.net/enseignement/cours2009/conf/Exposes/Seance%203/von%20Pommer%20Esche_Restrictions%20Quantitatives.pdf consulté le 10/04/2017

➤ **Les subventions à l'exportation**

La subvention à l'exportation est une aide publique versée à une entreprise qui vend une part de sa production à l'étranger. À l'instar d'un droit de douane, elle peut être spécifique (somme allouée à chaque unité vendue) ou ad valorem (proportion de la valeur exportée)¹⁹.

➤ **Les règlements administratifs**

Des règlements très pointilleux peuvent décourager les exportateurs étrangers. Les Japonais utilisent cette forme de protectionnisme déguisé en utilisant des normes de sécurité excessives.²⁰

La France impose des modes d'emploi en langue française, alors que beaucoup de pays n'utilisent que la langue anglaise.

➤ **La manipulation du taux de change**

Une politique de change qui permet d'améliorer artificiellement le solde commercial. Lorsqu'un pays possède une monnaie faible, ses exportations sont favorisées. De plus, ses importations lui coûtent plus chères. Ses consommateurs évitent donc, dans la mesure du possible, d'acheter des produits étrangers. Le solde de la balance commerciale s'améliore de cette manière.

Inversement, un pays, qui détient une monnaie forte, est défavorisé dans ses exportations, car la compétitivité-prix de ses produits se dégrade. De plus, les consommateurs de ces pays partent dans les pays à monnaie faible dépenser leur argent en tant que touristes.

➤ **L'esprit patriotique économique**

Certains Etats diffusent un esprit protectionniste dans leur population. Ce qui les incite à chercher à favoriser les biens et services produits dans leur pays. Il est fondé sur le concept de la légitime défense économique²¹.

C'est le cas du Japon. Le consommateur japonais est réticent à acheter des produits étrangers.

¹⁹ Paul R. krugman , Maurice Obstfeld, Economie Internationale, 9^e édition, paris,2012, p221

²⁰ <https://www.ladissertation.com/Sciences-Economiques-et-Sociales/Sciences-%C3%89conomiques/Protectionnisme-58581.html> consulté le 08/04/2017

²¹ <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Patriotisme.htm> consulté le 08/04/2017

2- Les effets de la politique commerciale

Les effets des principaux instruments de la politique commerciale peuvent facilement être résumés, le tableau ci-dessous compare ainsi les effets des quatre principaux instruments de politique commerciale en termes de bien-être du consommateur, du producteur, du gouvernement et de la nation dans son ensemble²².

Les effets sur le bien-être économique sont au mieux ambigus ; deux de ces politiques sont carrément défavorable pour le pays alors que les droits de douane et les quotas d'importation ne seront bénéfiques que dans le cas de grand nation qui sont capable d'abaisser les prix mondiaux.

Tableau N°02 : les effets de la politique commerciale

	Droit de douane	Subvention à l'exportation	Quotas d'importation	Restriction volontaire d'exportations
Sur plus du producteur	Augmentation	Augmentation	Augmentation	Augmentation
Sur plus du consommateur	Diminution	Diminution	Diminution	Diminution
Revenus du gouvernement	Augmentation	Diminution (les dépenses du gouvernement augmentent)	Aucun changement (rentes aux détenteurs de licence)	Aucun changement (les rentes aux étrangers)
Bien être global de la nation	Effet ambigus (diminution dans le cas d'un petit pays)	Diminution	Effet ambigus (diminution dans le cas d'un petit pays)	Diminution

Source : Paul R. Krugman, Maurice Obstfeld, *Economie Internationale*, 3^e édition, 2003, p238.

²² Paul R. Krugman, Maurice Obstfeld, *Economie Internationale*, 3^e édition, 2003, p238

3- Les arguments en faveur et en défaveur du protectionnisme

L'ouverture croissante des économies tout au long de la deuxième moitié du vingtième siècle a été de paire avec la restriction progressive des mesures protectionnistes, qui avaient justement pour fonction de limiter les échanges entre pays. Certaines conséquences considérées comme catastrophiques à la mondialisation ont remis en lumière certaines des justifications au retour d'une certaine forme de protectionnisme²³.

3-1- Les arguments en faveur du protectionnisme

Le protectionnisme peut être défendu de plusieurs manières: pour des raisons purement économiques, ou pour d'autres motifs.

A- L'argument de l'indépendance nationale

Cet argument est d'origine mercantiliste, Il repose sur une approche politique de l'équilibre commercial, les importations étant assimilées à une perte de souveraineté et de pouvoir.

Souvent cet argument est lié à l'idée de défense nationale, L'histoire a montré que cet instrument d'indépendance peut devenir un outil de représailles vis-à-vis de l'étranger.

Cet argument est aujourd'hui dépassé, mais dans le cas des pays en voie de développement, il continue de jouer un rôle important²⁴.

B- L'argument de la concurrence déloyale

La liberté de la concurrence autorise tout commerçant à chercher à attirer vers lui la clientèle de son concurrent, sans pour autant que sa responsabilité soit engagée.

Malheureusement, dans cette course à la productivité et à l'amélioration des services, des abus sont possibles. Par définition, la concurrence déloyale est constituée de l'ensemble des procédés concurrentiels contraires à la loi, et de nature à causer un préjudice aux concurrents.

Des mesures protectionnistes peuvent alors servir à rééquilibrer le rapport de forces²⁵.

²³ <http://www.la-revanche-des-ses.fr/Fiche-LeProtectionnisme.pdf> consulté le 17/04/2017.

²⁴ Charles P.Kindleberger, Peter H.Lindert, «Economie internationale», Economica, paris, 1981, p 216.

²⁵ https://www.juripole.fr/Juripole_pratique/Gregoire_Balandras/Consommation12.html consulté le 20/04/2017.

C- La protection de l'industrie naissante «infant industry»

Parmi tous les arguments économiques en faveur du protectionnisme, le plus influent est celui qui concerne les industries naissantes. Le protectionnisme se justifie alors comme mesure temporaire donnant le temps à une industrie naissante de se développer jusqu'à ce qu'elle soit prête à affronter la concurrence internationale. On peut énumérer plusieurs raisons pour soutenir la nécessité de protéger une industrie en phase de démarrage. Les plus fréquemment citées se rapportent aux économies d'échelle, au processus d'apprentissage technologique et managérial et aux coûts de démarrage, dont l'amélioration implique des aides et du temps mais qui, une fois développées, permettront à l'activité de vivre seule²⁶.

D- La théorie de l'industrie sénescence

Le protectionnisme des industries sénescences est une préconisation de l'économiste britannique Nicholas Kaldor (1908-1986). Il recommande donc une protection des entreprises nationales sénescences, c'est à dire des entreprises anciennes en déclin. Cette protection (protectionnisme défensif) qui peut s'effectuer d'une manière tarifaire ou non tarifaire, vise à prévenir une rapide chute des profits de l'entreprise concernée pour ne pas laisser les entreprises concurrentes étrangères envahir le marché national visé²⁷.

Ce protectionnisme a pour but de stimuler le déclin progressif de l'entreprise et ainsi permettre à une autre entreprise nationale de profiter du progrès technique afin de reprendre le marché visé.

E- La politique commerciale stratégique

Cette théorie était développée durant les années 1970, juge que le protectionnisme serait un instrument de conquête des marchés extérieurs. En subventionnant la firme nationale (ou érigeant des barrières douanières), un pays peut exclure les firmes étrangères du marché et obtenir une situation de monopole²⁸.

²⁶ BRAHMI SOUAD, Mémoire de Magister en Sciences Economiques, «La libéralisation du commerce extérieur et impératifs de l'OMC avec références au cas de L'Algérie», 2010-2011 disponible sur le site : <http://theses.univ-oran1.dz/document/TH3846.pdf> consulté le 18/04/2017.

²⁷ <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/protectionnisme-des-industries-senescentes.html#to2XOYc433wXWRBe.99> consulté le 20/04/2017.

²⁸ <http://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/theorie-de-la-politique-commerciale-strategique-pcs.html> consulté le 20/04/2017.

La Politique Commerciale Stratégique fait donc partie des nombreux outils protectionnistes dont un Etat dispose pour favoriser une entreprise nationale, et ainsi, avoir la plus grande part d'un marché.

3.2- Les arguments en défaveurs du protectionnisme

Le protectionnisme peut se révéler illusoire pour l'économie nationale, surtout sur le long terme, tant par ses effets sur l'offre que sur la demande.

A- Par rapport à l'offre

Le principal inconvénient apporté par les mesures protectionnistes (quotas, droits de douane, normes) à l'encontre d'entreprises étrangères est la perte de l'aiguillon de la concurrence. Les entreprises nationales seront moins stimulées, la recherche-développement et l'innovation risquent alors d'être délaissées. Les entreprises ne réaliseront plus (ou plus autant) de gains de productivité. Leurs coûts de production augmenteront donc elles seront moins compétitives.

Ainsi les prix des produits fabriqués augmenteront. Au final, les entreprises nationales finiront par accumuler du retard sur leurs concurrentes étrangères et perdront des marchés le jour où les mesures protectionnistes se relâcheront. Elles devront alors redoubler d'efforts pour gagner en productivité et redevenir compétitives, mais hélas, la note en termes d'emplois supprimés sera élevée²⁹.

B- Par rapport à la demande

L'absence de concurrence procure aux entreprises nationales une « rente ». Elles sont assurées d'écouler leur production à des prix plus élevés qu'en présence d'une concurrence étrangère³⁰.

Puisque les prix des produits fabriqués augmentent, le pouvoir d'achat des consommateurs diminue. Mais il diminue aussi parce que les produits étrangers, moins chers à l'origine, ne peuvent plus entrer sur le territoire national (ou s'ils entrent, sont fortement taxés donc plus coûteux) et qu'en cas de subventions accordées aux entreprises nationales, celles-ci sont financées par des impôts et taxes supplémentaires payées par les contribuables. Au total, la demande interne risque de fléchir ou sa croissance de ralentir.

²⁹ <http://jseco22.blog.lemonde.fr/files/2014/12/Le-protectionnisme.pdf> consulté le 30/03/2017.

³⁰ Ibid 29

La demande externe c'est-à-dire les exportations risquent aussi d'être touchées et de diminuer. En effet, les pays victimes de mesures de protection peuvent s'estimer lésés et peuvent décider de prendre des décisions unilatérales à l'encontre des entreprises du pays protectionniste ou encore de saisir le tribunal (ORD) de l'OMC.

C- Par rapport l'économie mondiale³¹

- Frein aux échanges internationaux, ralentissement des échanges donc diminution de la croissance mondiale.
- Risque de freiner les exportations par des mesures de rétorsion de la part des pays victimes du
- Protectionnisme sous entend baisse de la croissance.
- Favorise des comportements de passager clandestin

D- Par rapport à l'économie nationale³²

- Moins de concurrence donc moins de dynamisme de notre économie : recherche, innovation...
- Risque de vieillissement du système productif, retard technologique...
- Pénalise à long terme la compétitivité hors prix, de ce fait l'emploi...
- Ralentissement du progrès technique...

E- Par rapport les entreprises³³

- Moins de débouchés extérieurs,
- Donc diminution de l'activité car les carnets de commandes sont moins remplis.
- Les entreprises peuvent voir leurs profits baisser ainsi que leurs investissements.
- Les entreprises sont moins incitées à innover face à une concurrence affaiblie

F- Pour les ménages³⁴

- Les produits importés sont plus coûteux.
- Le choix de consommation des consommateurs se trouve limité sur le marché
- Ils provoquent une perte du pouvoir d'achat des ménages les plus fragiles, accentuent les inégalités entre ceux qui ont une propension forte à consommer et ceux qui ont une propension forte à épargner.

³¹ <http://attac-gard-rhodanien.e-monsite.com/medias/files/theme-5-protectionnisme-raisons-et-risques.pdf> consulté le 15/03/2017

³² Ibid 31

³³ Ibid 31

³⁴ <http://www.economiesolidaire.com/2015/01/30/avantages-et-inconvenients-du-protectionnisme/> consulté le 12/03/2017

Donc on peut dire que le protectionnisme est une politique économique interventionniste, menée par un État, pour protéger l'économie contre la concurrence étrangère. Il a pour but de limiter les effets négatifs de la balance commerciale déficitaire.

Il existe plusieurs formes de protectionnisme:

- freiner les importations pour favoriser la production nationale, au moyen de mesures tarifaires (droits de douane) et non tarifaires (quotas d'importation, normes administratifs).
- faciliter l'industrialisation par substitution aux importations (subventions diverses, incitations fiscales, dévaluation monétaire).
- privilégier les entreprises nationales dans les appels d'offres de marchés publics, empêcher les investisseurs étrangers de prendre le contrôle d'entreprises nationales.

Conclusion

Le protectionnisme est une politique économique qui cherche à limiter l'accès au territoire national de produits étrangers. Il s'agit d'accorder une préférence nationale aux produits mis sur les marchés, en limitant les importations. C'est donc une attitude qui vise à protéger l'économie nationale des importations étrangères excessives sans décourager les exportations. Quelque soit ses formes, le principe général reste toujours le même : il vise à mettre des barrières à l'entrée des produits étrangers sur le territoire national afin d'en limiter l'accès.

Pourtant aujourd'hui, le multilatéralisme défendu par l'OMC semble remis en cause par la multiplication d'accords ou de recherche d'accords bilatéraux entre pays ou blocs de pays. La négociation actuelle menée entre les Etats-Unis et l'Union Européenne pour réduire les barrières protectionnistes et encourager les échanges entre les deux blocs en est un.

CHAPITRE II :

**L'INDUSTRIE AUTOMOBILE
DANS LE MONDE**

Introduction

L'économie mondiale a connu, au cours des dernières décennies une restructuration économique profonde. Les pays en développement ont connu et connaissent avec des taux de croissance important, un rattrapage économique. Une nouvelle ère avec des pays émergents qui sont appelé à jouer un rôle important dans l'économie mondiale.

La raison de ces changements dans l'économie mondiale et la modification de la carte géographique des puissances économiques et principalement, le fait que des firmes multinationales ont investi grandement dans ces pays.

Il y'a un secteur parfaitement représentatif de ce changement économique qui est le secteur de l'industrie automobile.

Les automobiles sont une technologie de libération pour les personnes. L'automobile nous permet de vivre, de travailler et de se déplacer de manière simple et efficace. Presque chaque voyage ou chaque déplacement de voiture finit avec une transaction économique ou un autre avantage à notre qualité de vie.

Ce chapitre sera consacré à la présentation de l'industrie automobile, la première section consiste en un rappel de son histoire. Dans la seconde section nous évoqueront ses principales caractéristiques et son importance économique, notamment, dans le marché de l'emploi. La dernière section sera consacrée à la demande du « produit automobile ».

Section 1 : L'histoire de l'industrie automobile

L'automobile telle que nous la connaissons est passée par plusieurs étapes, et sous la main de plusieurs inventeurs, avant d'être celle qu'on connaît et dont on dispose aujourd'hui. En un peu plus de 100 ans, les ingénieurs et constructeurs ont fait preuve de patience, d'imagination, de créativité et de génie pour passer de la machine à vapeur aux automobiles modernes et sophistiqués de nos jours. L'histoire de l'automobile reflète une évolution qui a eu lieu dans plusieurs pays du monde. L'histoire de la production automobile est surtout marquée par l'innovation technologique et les inventions qui ont été appliquées et adaptées dans le secteur mécanique¹.

¹<http://www.miniaturo.com/les-grandes-dates-histoire-automobile> consulté le : 10/04/2017

1- Le terme automobile

Le terme automobile, issu d'une racine grecque par (soi-même) et latin (mobilis, mobile), apparaît au début des années 1860. Il désigne alors les nouvelles voitures sans chevaux. Au départ il constitue un adjectif qualifiant tout véhicule propulsé par un moteur, sur roues, qui se déplacent sur terre².

2- Les débuts de l'industrie automobile

L'automobile est passée par plusieurs étapes et a beaucoup évolué depuis sa création.

2.1- Le fardier de Nicolas-Joseph Cugnot

Les essais effectués pour remplacer les chevaux par une force motrice remontent au XVIIe siècle³. La vapeur était la plus prometteuse, mais ce n'est qu'à la fin du XVIIIe siècle qu'elle rencontre un certain succès. Le véhicule automoteur le plus ancien encore existant est un tracteur d'artillerie à trois roues construit par l'ingénieur français Nicolas-Joseph Cugnot en 1769⁴.

2.2- Les premières voitures

En 1883, l'ingénieur français Edouard Delamare-Deboutteville conçoit et construit la première automobile digne de ce nom (un break de chasse équipé d'un moteur au gaz de ville), plus d'un siècle après le fardier de Nicolas Cugnot (1769), premier véhicule de locomotion autonome.

3- Les premiers constructeurs

3.1- Carl Benz

Carl Benz (Karl Friedrich Michael Benz) est un inventeur allemand, pionnier de l'automobile et fondateur de Benz & Cie qui devint Mercedes-Benz en 1926, après la fusion avec Daimler-Motoren-Gesellschaft.

L'année 1893 voit la fabrication de la première voiture Benz à quatre roues, la Benz Victoria, suivie, l'année suivante, de la Benz Velo, qui devient le modèle de base des premiers camions et bus en 1895.

² Collection Schlumpf – Musée National de l'automobile, les grandes dates de l'histoire automobile, N°002 Page 1/3

³ <http://www.angelfire.com/pokemon/musclescars/hist/histoire.htm> consulté le : 10/04/2017

⁴ Ibid.

En 1896, la première Benz Kontra-Motor apparaît, avec un moteur à deux cylindres horizontaux opposés. Le premier camion Benz est fabriqué la même année. En 1898, des pneus en caoutchouc sont adoptés pour la Benz Comfortable. En 1899, la production sera de 572 voitures et Benz devient l'un des plus importants fabricants d'automobiles d'alors. L'année suivante, ce chiffre est dépassé, avec la fabrication de 603 véhicules.

3.2- La Renault Type A de Louis Renault

Louis Renault construit sa propre automobile la Renault Type A. Il a conçu le véhicule en transformant un tricycle de Dion-Bouton. Il y avait ajouté une roue et la toute première boîte à 3 vitesses. Suite à ça, il enregistrera une douzaine de commandes et le 25 Février 1899, il fondera sa société, en compagnie de ses frères et deviendra l'un des plus grands constructeurs automobiles français.⁵

3.3- La fondation de Ford Motor Compagnie

Henry Ford, avec 25.5% des actions en était le vice-président et l'ingénieur en chef de la Ford Compagnie. Pas plus que quelques voitures n'étaient produites chaque jour dans l'usine Ford qui se trouvait sur l'avenue Mach de Détroit. Deux ou trois hommes s'affairaient sur chaque voiture en utilisant des composants achetés à l'extérieur. La première voiture terminée fut vendue le 23 juillet 1903. En 1906, Henry Ford devint président et propriétaire.

3.4- L'apparition de General Motors

Le fondateur de General Motors se nomme William Crapo Durant, mais c'est son successeur Alfred P. Sloan qui en a fait le plus grand fabricant automobile au monde à partir de la fin des années 1920.⁶

4- Les différentes étapes de la production automobile

L'histoire de la construction automobile est liée à celle de la consommation de masse : au début du XXe siècle, le modèle fordiste devient l'archétype de l'économie moderne : division du travail développée par Taylor, ensuite cette industrie a connu des évolutions qui répondent aux nouveaux défis qui se posent à chaque période. Les trois phases de l'industrie automobile sont : la production artisanale, les révolutions de Ford et de Sloan, le déclin du fordisme et l'émergence du toyotisme et les nouvelles considérations.

⁵ <http://www.avbf.fr/lautomobile/histoire-de-lautomobile/> consulté le : 12/04/2017

⁶ <http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=13218> consulté le : 12/04/2017

4.1- La production artisanale 1890-1910

L'âge d'or de l'automobile 1890-1910 est celui des grandes inventions qui offrent au véhicule à pétrole les performances qui fondent sa supériorité technique, en 1891, le moteur à quatre cylindre (F. Forest) et le pneumatique à chambre à air (Michelin); en 1892, le moteur diesel ; en 1901, le démarreur électrique (C. Jenatry) ; en 1902, les freins à disque (F. Lancaster) ; en 1906, la transmission automatique (M. Turgan) ; en 1910, l'allumage Delco (C.F. Kattering). Mais l'automobile reste encore le fruit d'un assemblage artisanal de dispositifs mis bout à bout sur commande individuelle. Tout comme les différents organes mécaniques et équipements sont fabriqués en très petites quantités par des ouvriers hautement qualifiés et bien rémunérés⁷.

4.2- Les révolutions de Ford et de Sloan

A partir de 1907, les constructeurs américains opèrent un changement radical de stratégie en décidant de produire en grande série un modèle unique à bas prix et de constituer de grandes entreprises intégrant le plus possible la fabrication de divers organes et équipement constitutifs d'une automobile. Henry Ford lance en 1908 sa Ford T, qui a connu un grand succès et qui est vendu à plus de 15 millions d'exemplaires en vingt ans⁸. La démarche de H. Ford consiste à produire un modèle unique, une production mécanisée, division de tâches et une rémunération élevée.

La crise frappant l'économie nord-américaine en 1920 permet à A. Sloan, directeur de General Motors (GM), d'élaborer une nouvelle stratégie industrielle et commerciale qui consiste à adapter l'offre aux fluctuations cyclique de la demande en donnant aux consommateurs le choix d'une véritable gamme de modèles – et de prix -, tout en utilisant au maximum des pièces interchangeables pour ménager les effets d'échelles. GM devient le premier constructeur mondial en 1929. Les constructeurs américains dominent le marché automobile mondial jusqu'à la fin des années cinquante.

4.3- Déclin du fordisme et l'émergence du toyotisme

A partir de 1960, s'ouvre une nouvelle période de l'histoire de l'industrie automobile. De nouveaux acteurs émergent au côté des pays de l'industrie automobile : le Japon, suite à la reconstruction de l'après-guerre, le Brésil et l'Espagne, le Mexique et l'URSS.

⁷ Chanaron Jean-Jacques et Lung Yannick, économie de l'automobile, la découverte Paris, 1995.p5

⁸ Ibid p6.

L'organisation productive des constructeurs japonais consiste à éliminer des stocks et approvisionnement en juste à temps ; travail en groupe, réduction des lignes hiérarchiques, polyvalence et mobilité interne des opérateurs ; cercles de qualité et incitations aux suggestions ; multiplication des lieux et diversification des techniques de contrôle de qualité ; réduction de temps de conception par l'ingénierie simultanée, etc. C'est ainsi qu'émerge ce qui est appelé le toyotisme⁹. Une nouvelle forme d'organisation du travail et de la production imaginée par T. Ohno.¹⁰

4.4- Les nouvelles considérations

A la fin du XXe siècle, l'automobile fait désormais pleinement partie de la société. Les pays développés comptent environ une automobile par habitant, une densité qui n'est pas sans poser de problèmes. Ainsi, depuis les années 1970, l'automobile suscite de nombreuses polémiques, principalement en raison de son impact négatif sur l'environnement et des problèmes de sécurité routière à l'origine d'une première cause de mortalité de la population de ces pays.

5- La diffusion de l'automobile

L'automobile a commencé à se diffuser dans différentes régions du monde.

5.1- La triade

La triade désigne l'ensemble des trois groupes de pays les plus puissants de la planète : Amérique du Nord (Etats-Unis et Canada), Europe occidentale (Union européenne, Norvège, Suisse) et Asie pacifique (Japon, Corée du Sud, Taïwan, Singapour).

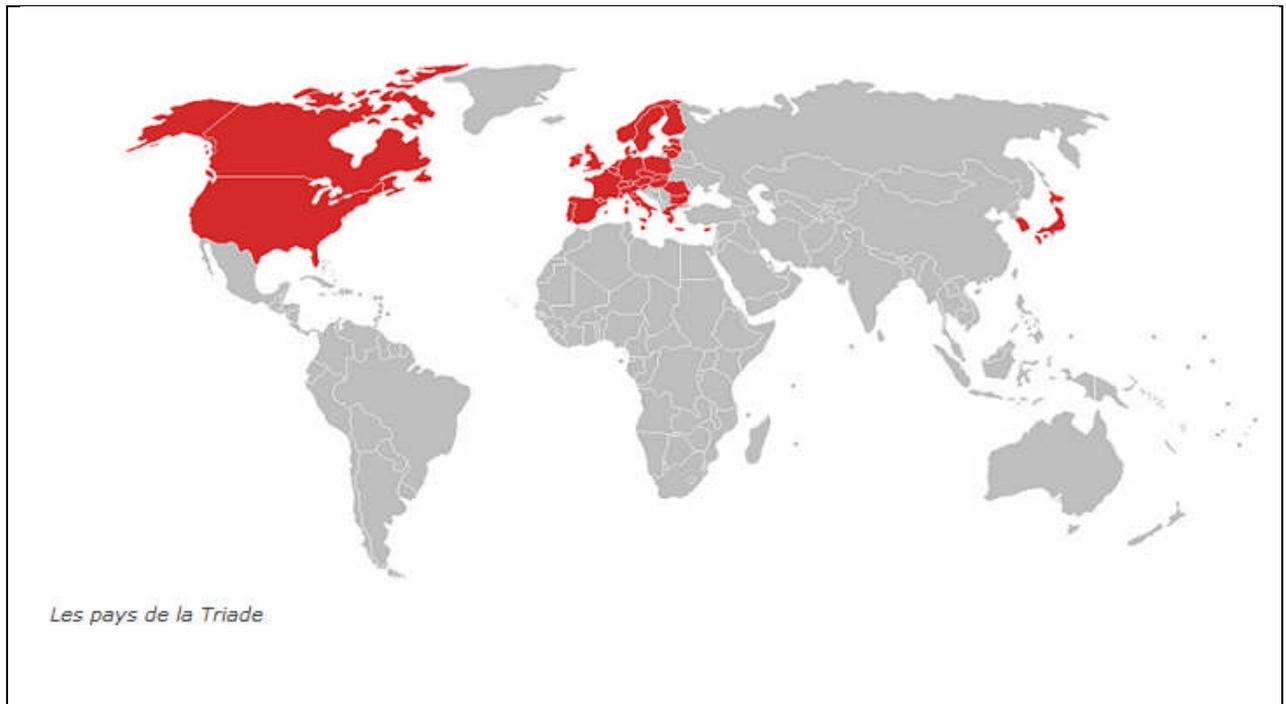
Ce terme a été utilisé et popularisé par l'économiste japonais Kenichi Ohmae dans un ouvrage de 1985 : "Triade Power : The Coming Shape of Global Competition".

Les pays de cette triade représentent environ 65% du PIB mondial, 75% du commerce, et 90% des opérations financières en 2008. Ils constituent également la puissance militaire, politique et diplomatique dominante¹¹.

⁹<http://www.youscribe.com/catalogue/documents/education/cours/la-crise-du-tayloro-fordisme-et-la-mise-en-place-du-toyotisme-334965> consulté le : 15/04/2017

¹⁰ PDG de Toyota dans les années 50.

¹¹<http://www.toupie.org/Dictionnaire/Triade.htm> consulté le : 15/04/2017

Figure N°01 : les pays de la triade

Source : <https://jeretiens.net/pays-de-la-triade/> consulté le : 15/04/2017

L'industrie automobile était fortement liée aux trois pôles de la triade. D'abord, l'industrie automobile prend son essor avec les innovations successives d'inventeurs tous situés en Europe continentale tout au long du 19^e siècle : Nikolaus August Otto et son moteur quatre temps (1860), Karl Benz, crédité du premier prototype de voiture moderne (1885).

Ensuite, c'est aux Etats-Unis d'Amérique qu'Henry Ford développe l'industrialisation de masse de l'automobile avec sa célèbre Ford T, produite à 16.5 millions d'exemplaires jusqu'en 1927, en introduisant les convoyeurs afin d'accélérer la production en réduisant au minimum l'intervention humaine pour les tâches n'entrant pas directement dans le processus de fabrication.

Enfin, au lendemain de la seconde guerre mondiale, le Japon, pour faire redémarrer son industrie s'appuyant sur le plan Marshall, encourageant des industriels afin de créer des filières de fabrication pouvant générer richesse et emplois, comme :

- Honda à partir de 1948, producteur à l'origine de moteur montés notamment sur des cycles et qui muta vers la construction de voiture à partir de la fin des années cinquante ;

- Toyota, fabricant de bobines automatiques pour métiers à tisser qui évolua vers la production de masse des automobiles juste après la fin de la seconde guerre mondiale.

Ces dernières années, la Chine est devenue le premier producteur mondial d'automobiles avec 18 millions d'unités en 2013, s'emparant ainsi de la première place au détriment de l'Europe, le Vieux Continent ayant longtemps été le plus gros assembleur d'automobiles. L'Europe est toutefois arrivée à maturité depuis déjà un certain nombre d'années et la clientèle en quête d'un premier véhicule se fait très rare, la plupart des achats étant aujourd'hui des renouvellements, contrairement à la Chine où bien des provinces sont très peu équipées en véhicules particuliers. A titre de comparaison, le marché nord-américain a produit 7 millions d'autos en 2013, et ce, en comptant les productions américaine, canadienne et mexicaine¹².

5.2- Une industrie ou l'internationalisation était précoce

L'internationalisation de l'industrie automobile a été précoce aussi bien au niveau marchand qu'au niveau productif. La recherche d'économies d'échelle a en effet conduit les constructeurs à concevoir des stratégies d'implantation suite à l'augmentation de leurs exportations.

Tout débute par quelques ventes locales grâce à ces représentants ou des concessionnaires. L'augmentation du volume de ventes conduit à la création d'une filiale commerciale. Si la croissance se poursuit, elle suscite des pressions protectionnistes, ce qui entraîne un investissement productif. De l'assemblage de petites collections, on passe aux activités de fabrication (composant et tôleries, montage), puis de gestion et enfin de conception.

5.3- Une industrie qui était dominée par les pays industrialisés au 20ème siècle

L'industrie automobile est présente principalement dans les pays industrialisés et développés avant de s'expatrier vers les pays émergents.

5.3.1- Une prise de participation dans le monde en développement

Les années cinquante voient une internationalisation de la construction automobile en direction des pays désirant s'industrialiser ou se reconstruire rapidement comme le Japon. Les gouvernements de ces pays incitent par différentes mesures tarifaires les principaux constructeurs des pays industrialisés à remplacer leurs exportations par une production locale,

¹²<http://www.caradisiac.com/La-Chine-premier-fabricant-automobile-mondial-98634.htm> consulté le: 15/04/2017

en pratiquant des politiques de substitutions aux importations, d'abord d'assemblage, puis de plus en plus de fabrication de composants. Mais ils exigent le plus souvent qu'ils le fassent soit en passant des accords de licences avec de petits constructeurs locaux, soit en prenant des parts minoritaires dans des sociétés locales. Le but étant dans les deux cas d'obtenir un transfert de technologies sans que le pays perde le contrôle de son industrie.

5.3.2- Le processus d'internationalisation vers les pays en développement

Les processus d'internationalisation ont connu beaucoup d'étapes. L'industrie automobile a connu les étapes suivantes¹³ :

- L'exportation des véhicules CBU (completely-built-up vehicles) : Cette première phase représente une participation internationale importante aussi bien, puisqu'elle implique l'établissement d'une organisation des marchés décentralisée, un réseau des revendeurs et des agents de service.
- L'assemblage à l'étranger des véhicules SKD (semi-knocked-down) : c'est l'assemblage de véhicules partiellement assemblés qui exigent d'autres opérations, principalement en ce qui concerne l'accouplement d'internes pièces à l'organisme externe. C'est une solution dans les premières phases du procédé d'internationalisation.
- L'assemblage à l'étranger des véhicules CKD (completely-knocked-down), cela est l'assemblage véhicules complet dont les différentes pièces sont importées de l'étranger.
- L'assemblage de véhicules par les éléments partiellement produit avec d'autres éléments importés.
- L'assemblage de véhicules CKD à partir des composants complètement construit en pays ou l'assemblage a eu lieu.

Ces procédés ont été, pour la plupart, destinés au pays en développement pour contrer et éviter les barrières tarifaires et non tarifaires des pays d'accueil. Ce qui a conduit à une présence sur les cinq continents de l'industrie automobile. En 1950, plus de 150 constructeurs automobiles représentant 223 marques commerciales s'appuyant sur un tissu de plus de 5 000 équipementiers et fournisseurs, ont contribué à la réalisation d'une production mondiale de près de 20 millions de voitures dont la quasi-totalité était issue des zones développées¹⁴.

¹³ Freyssenet Michel, Lung Yannick., *Intégrations régionales et stratégies d'internationalisation des constructeurs automobiles*, édition numérique : freyssenet.com Paris, 26 janvier 2001, p19.

¹⁴ Gardin Roland, *L'automobile française : une filière majeure en mutation*, Avis et rapports du Conseil économique et social de la République Française, 2006 <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/064000524/> consulté le : 26/04/2017

Pour conclure, on peut constater que l'industrie automobile, avec une série d'inventions durant plus d'un siècle a acquis une place importante dans les économies des pays où elle est présente. Dans la section suivante nous évoqueront les principales caractéristiques et différents acteurs de cette industrie.

Section 2 : Caractéristique de l'industrie automobile et sa demande

L'industrie automobile concerne aussi bien les équipementiers spécialisés que les constructeurs de voitures particulières, de véhicules de loisirs, ou de véhicules utilitaires et les carrossiers. Cette activité intègre donc la filière complète, y compris moteurs et organes mécaniques en amont, des lors qu'ils sont principalement destinée à des véhicules automobile. Peter Drucker la qualifie de l'industrie des industries¹⁵. L'industrie automobile représente un secteur important dans les économies des pays producteurs d'automobile mais aussi de beaucoup de pays inséré dans la production de composants automobiles. L'industrie automobile et l'exploitation automobile représentent des revenus de l'ordre de 400 milliards d'euros pour les Etats à travers le monde¹⁶. Elle représente aussi à elle seul 3% du PIB mondial¹⁷. Pour Matteo Ferrazzi et Andrea Goldstein, si l'industrie automobile était un pays elle serait classée parmi les dix économies les plus riches¹⁸.

1- Les caractéristiques de l'industrie automobile

L'industrie automobile présente beaucoup de caractéristiques qui la démarquent des différentes industries. En effet, elle concentre de nombreuses expérimentations aussi bien au niveau de la technique du produit, des procédés de fabrication, des modalités de gestion de la production qu'au niveau organisationnel. Bien qu'il ne s'agissait pas d'une industrie de pointe (à l'exemple de l'électronique), elle est probablement le secteur ou l'organisation productive la plus complexe à gérer compte tenu des spécificités de son " produit-système " et du nombre d'acteurs impliqués.

1.1- Une industrie technologique

L'industrie automobile est caractérisé par un système complexe, dont les principales caractéristiques et contraintes techniques ont connu une première période de stabilisation, dès

¹⁵ Auteur Cité par Alex Mohubetswane,(mémoire de master), changes in work and production organization in the automotive industry value chain, University of Witwatersrand Johannesburg, February 2010 An evaluation of the responses by labour in South Africa

¹⁶ Données de l'OICA <http://www.oica.net/category/economic-contributions/> consulté le : 17/04/2017

¹⁷ AT. Kearney, the contribution of automotive industry to technology and value creation, 2013.

¹⁸ Matteo Ferrazzi et Andrea Goldstein, The New Geography of Automotive Manufacturing, International Economics July 2011.pp12, www.chathamhouse.org consulté le : 17/04/2017

les années vingt jusqu'à la fin des années soixante-dix. Puis, de nouvelles demandes sociales en termes d'environnement, de sécurité principalement ainsi que l'apparition d'innovation associées à la diffusion de nouvelles technologies (la micro-électronique, les matériaux plastiques) sont venu modifier ces fondements techniques.

1.2- Une industrie capitaliste et de main d'œuvre

L'industrie automobile est simultanément une activité de main d'œuvre et à forte intensité capitalistique. Elle requiert, en effet, des investissements en bâtiment, en machines et outillages considérable, le cout des investissements matériels s'est beaucoup accru dans les années soixante-dix et quatre-vingt avec la course à l'automatisation qui a touché l'ensemble des taches, autant les activités de transformation de matières premières - fonderies, emboutissage, usinage, soudure, peinture, montage et assemblage – que les activités intellectuelles – conception, gestion et administration, formation, etc - . De même, la multiplication des modèles, le raccourcissement des temps de développements et l'accroissement des dépenses de recherche ont abouti à un très net alourdissement des investissements immatériels.

L'industrie automobile est aussi une industrie de main d'œuvre, une bonne part des postes de travail de montage et d'assemblage n'étant pas automatisée. Dans les principaux pays constructeurs, les effectifs totaux liés à la production, le commerce et réparation et l'utilisation de l'automobile est de 10% des effectifs de la main d'œuvre totale occupée.

En Allemagne, l'industrie automobile est directement responsable de 2.4% de tous les emplois de l'économie et 13% de tous les emplois dans l'industrie manufacturière, en 2015, environ 790 000 personnes – dont une grande partie est diplômée de l'enseignement supérieur travaillaient dans cette industrie¹⁹.

Tableau N°03: nombres d'employés directs dans l'industrie automobile en 2014.

Pays	Effectifs	Pays	effectifs
Argentine	12 166	Korea	246 900
Australia	43 000	Malaysia	47 000
Austria	32 000	Mexico	137 000
Belgium	45 600	Netherlanda	24 000

¹⁹<http://www.make-it-in-germany.com/fr/professionnels-qualifies/travail/les-differents-secteurs-dactivite/industrie-automobile> consulté le : 30/04/2017

Brazil	289 082	Poland	94 000
Canada	159 000	Portugal	22 800
China	1 605 000	Romania	59 000
Croatia	4 861	Russia	755 000
Czech Rep.	101 500	Serbia	14 454
Denmark	6 300	Slovakia	57 376
Egypt	73 200	Slovenia	7 900
Finland	6 530	South Africa	112 300
France	304 000	Spain	330 000
Germany	773 217	Sweden	140 000
Greece	2 219	Switzerland	15 500
Hungary	40 800	Thailand	182 300
India	270 000	Turkey	230 736
Indonesia	64 000	UK	213 000
Italy	196 000	USA	954 210
Japan	725 000		

Source : Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles (rapport), 2016, <http://www.oica.net/category/economic-contributionsjip/> consulté le : 30/04/2017

Avec un nombre d'effectif d'employés de plus d'un million et demi, la Chine est de loin le pays qui emploie le plus dans l'industrie automobile mondiale, elle devance les Etats-Unis avec 945 210 employés et la Russie qui complète le podium avec 755 000 employés.

1.3- Une industrie de recherche et de développement

Pour étudier et tester les modèles renouvelant leur gammes, améliorer les techniques existantes comme les moteurs à essence et diesel, notamment -étudier les nouveaux matériaux, développer de nouveaux composants, principalement électroniques- diagnostic général du véhicule, multiplexage, vision tête-haute, radars de positionnement, guidage, etc. et plus marginalement se tenir prêt, les constructeurs automobiles sont de grands investisseurs dans la recherche et développement²⁰.

²⁰ Chanaron et Lung, 1995, op cit, p26.

En France par exemple :

- La filière automobile française consacre 6% de son chiffre d'affaires au financement de ses dépenses de recherche et développement ;
- Reçoit 16% de la dépense de recherche-développement national ;
- 1^{er} rang national en termes de prise de brevets.

Les dix premiers constructeurs automobiles ont investi en recherche et développement 85 milliards d'euros en 2006, les principaux constructeurs japonais ont dépensés près de 18 milliards d'euros en 2015, et annoncées une hausse de 20% (soit 25 milliard d'euros) pour l'année 2017, ce qui fait de cette industrie l'une des plus importantes en matière d'innovation²¹.

1.4- Une industrie oligopolistique

L'industrie automobile est un exemple illustratif d'une industrie oligopolistique. Elle connaît, en effet un niveau particulièrement élevé de concentration : quelques firmes dominent sur l'ensemble de la planète, laissant peu de marges aux petits constructeurs. Le niveau élevé de la concentration traduit les barrières à l'entrée de cette industrie, barrières qui recouvrent l'ensemble des facteurs traditionnels : économies d'échelle, économies d'apprentissage, différenciations des produits, facteurs institutionnels. Les économies d'échelle y sont ainsi particulièrement importantes : une usine standard d'assemblage correspond à un volume annuel de l'ordre de 180 000 à 200 000 véhicules. Pour atteindre un coût raisonnable, une usine de mécanique (moteur ou transmission) doit produire de 50 000 à 1 million d'unités par an : le volume est encore plus élevé pour certains composants génériques et pièces standardisés. Les économies d'apprentissages sont très marquées de fait de la complexité technique du produit et de la complexité économique de l'activité. Il faut prendre en compte la formation de la main-d'œuvre, qu'il s'agisse des opérateurs sur les machines ou les chaînes, des techniciens et ingénieurs qui participent à la conception du produit et des procédés, des agents commerciaux qui distribuent les produits, des dirigeants qui gèrent l'entreprise²². A cela s'ajoute l'image de marque, l'achat d'une automobile signifie l'achat d'une marque qui recouvre des caractéristiques spécifique à chaque marque.

²¹<https://www.tanitly.com/constructeurs-automobiles-japonais-25-milliards-dollars-en-recherche-et-developpement/> consulté le : 01/05/2017

²²Chanaron et Lung, 1995, op cit, p85-86

En 2012, les 13 premiers constructeurs, représentent les trois quarts de la production mondiale et produisent plus de deux millions de véhicules chacun. La structure de cet oligopole n'a pas changé vraiment depuis les années 80 (voir le tableau N°04).²³

Tableau N°04 : L'oligopole mondial de l'industrie automobile en 2012

Marque de véhicules	Rang mondial	Tous véhicules	Voitures particulières	Voiture utilitaires
Toyota-Daihatsu-Hino	1	10 104	8 382	1 722
General Motors (Opel-Vauxhall-GM Daewoo)	2	9 285	6 609	2 677
Groupe Volkswagen (Porsche, Man et Scania inclus)	3	9 255	8 577	678
Hyundai-Kia	4	7 126	6 761	365
Ford	5	5 152	2 680	2 472
Nissan	6	4 889	3 831	1 058
Fiat-Chrysler	7	4 505	2 159	2 346
Honda	8	4 111	4 078	32
PSA Peugeot Citroën	9	2 911	2 554	358
Suzuki-Maruti	10	2 894	2 484	410
Renault-Dacia-Samsung	11	2 676	2 303	373
Daimler (Evobus Fuso inclus)	12	2 195	1 456	740
BMW (Mini inclus)	13	2 065	2 065	0

Source : CCFA, rapport annuel 2013. <http://www.ccfa.fr/Edition-2013> consulté le : 29/04/2017

On constate d'après ce tableau que Toyota-Daihatsu-Hino, GeneralMotors et le groupe Volkswagen étaient les constructeurs les plus producteurs d'automobile au niveau mondial en 2012, Daimler et BMW les constructeurs les moins productifs durant cette année-là.

2- La consommation dans le secteur automobile

La consommation dans le secteur automobile se fait par plusieurs manières, dont nous allons exposer les plus importantes.

²³ Source de données CCFA (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles) Analyse et statistiques édition 2013.

2.1- L'automobile dans la consommation des ménages

Les ménages représentent une très grande partie de la consommation et l'un des clients les plus fréquents dans l'industrie automobile.

2.1.1- La consommation du produit automobile

L'automobile est un bien durable, au sens où sa consommation s'effectue progressivement sur plusieurs périodes. En France par exemple, l'âge moyen des véhicules est de 6,3 ans ; cependant la période de conservation d'un véhicule est plus courte, elle est de trois ans et demi environ²⁴.

2.1.2- Les déterminants de la consommation de voitures

Les facteurs déterminants de la demande de véhicules automobiles s'analysent selon la théorie des biens de consommation. Ce type de demande est globalement en fonction de deux éléments²⁵ : le prix du véhicule et le revenu des ménages. Les biens de consommation relèvent de deux types de demandes : l'une correspond aux biens dits nécessaires, l'autre discrétionnaire, correspond aux autres dépenses. Appartenant à ce dernier type, les achats d'automobiles subissent les effets des fluctuations conjoncturelles.

Les facteurs qui déterminent la demande automobile sont :

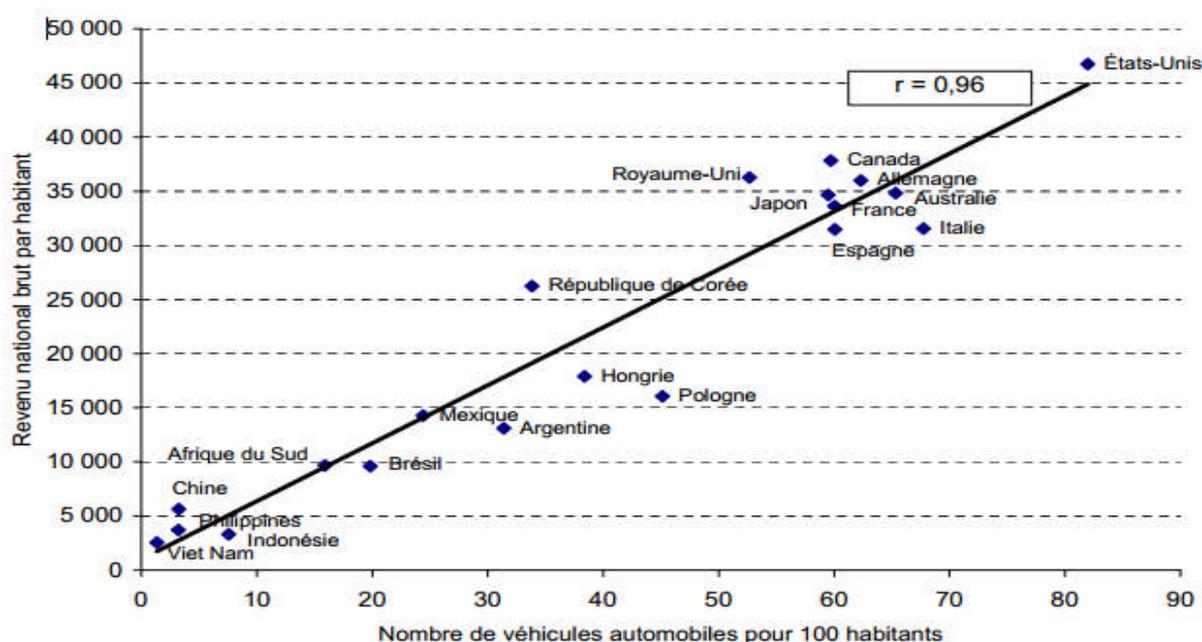
- **Le revenu**

Le principal déterminant de la consommation d'automobile est assurément le revenu. Aussi les fortes disparités entre les pays en matière de taux d'équipement recouvrent principalement les inégalités en matière de développement économique. La multi motorisation est importante dans les économies industrialisées (par exemple, plus d'un ménage sur quatre est équipé de deux automobiles) alors que, dans les pays en développement, l'espoir d'accéder à un véhicule d'occasion constitue déjà un privilège rare. (Voir le graphique N°01).

²⁴Chanaron et Lung, 1995, op cit, p64.

²⁵ Ahmed BOUNFOUR, l'avenir de l'industrie automobile mondiale. Quelles stratégies ? la documentation française, Paris, 1987, p25

Graphique N°01 : Le lien entre le niveau du revenu et le taux d'équipement automobile



Source : PIPAME (Pole interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques), facteurs structurels d'évolution de la demande (rapport), Édition : Nicole Merle-Lamoot, Gilles Pannetier France Mars 2011 p11 http://www.autoessor.org/upload/c27f4_automobile_dgcis.pdf consulté le : 30/04/2017.

Une relation importante est constatée entre, d'une part, le niveau de richesse économique des pays et, d'autre part, leur taux d'équipement en automobiles.

Ce graphique illustre cette relation pour un ensemble d'économies d'importance significative, mettant respectivement en perspective la situation de pays industrialisés et émergents. Pour la série de pays ainsi représentés, une corrélation particulièrement forte est mesurée entre le revenu national brut (RNB) par habitant et le taux d'équipement en véhicules automobiles (selon un coefficient de corrélation $r = 0,96$).

• Coût d'utilisation et prix du véhicule

Le coût d'un véhicule comporte deux composantes : l'une, variable (coût du kilométrage moyen, coût d'énergie), l'autre, fixe (prix de voitures neuves, frais connexes tels que ceux d'assurance et d'immatriculation).²⁶

²⁶BOUNFOUR, 1987, op cit, p26

- **Le facteur démographique**

A long terme, le taux d'équipement des ménages en automobiles repose sur ce facteur. Dans les pays où la population devrait s'accroître, il faut s'attendre à ce que des demandes d'automobiles s'expriment.

- **Le coût du crédit**

Les taux d'intérêt pratiqués peuvent représenter un facteur d'influence dans la demande automobile et la détermination de la demande. Les filiales financières des constructeurs automobiles font beaucoup d'efforts pour permettre un crédit accessible aux clients pour booster les ventes.

- **Facteurs liés aux infrastructures et à l'environnement**

Il s'agit de l'ensemble des actions entreprises par les pouvoirs publics tant dans le domaine des infrastructures que de l'environnement. L'existence et de la qualité et de réseaux routiers n'est pas la même, dans les pays en développement, les infrastructures ne sont pas les mêmes que dans les pays industrialisés. Dans certains de ces pays, où le réseau routier est insuffisamment développé, il faut s'attendre à un renforcement de la demande pour des véhicules présentant des caractéristiques particulières (résistance, sobriété...). Les normes environnementales sont un autre facteur déterminant de l'achat. Les législations en matière de protection de l'environnement diffèrent d'un pays à l'autre, on assiste à une des réglementations sévères dans les pays développés, une chose qui n'est pas encore dans les pays en développement.

- **Les éléments géographiques**

Dans les pays développés, le taux de possession d'un véhicule tend généralement à être plus élevé dans les zones rurales que dans les zones urbaines en raison, notamment, de la présence et de la qualité des transports collectifs. La redistribution spatiale de la population des zones urbaines vers les zones rurales peut également exercer une influence favorable sur la demande de voitures particulières.

2.2- L'évolution de la demande automobile

L'évolution de l'industrie automobile dépend de plusieurs facteurs et différents critères.

2.2.1. La sensibilité conjoncturelle de la demande

La demande automobile est particulièrement sensible aux inflexions de la conjoncture économique dans la mesure où l'achat peut être facilement différé de quelques mois (et inversement avancé) selon les anticipations des agents en matière d'emplois et de croissance de revenu. Les variations du volume des ventes automobiles résultent de facteurs spécifiques au secteur et du contexte économique général.

Parmi les facteurs spécifiques, trois éléments ont un rôle important²⁷ :

- Les fluctuations saisonnières marquées (par exemple, en Grande Bretagne, le quart des ventes s'effectue au mois d'aout pour les raisons fiscales) ;
- Les cycles du produit propres à chacun des modèles (forte demande au lancement d'un nouveau produit, faible avant l'apparition de la génération suivante) ;
- Les cycles de renouvellement des biens durables (remplacements des véhicules usagés)

2.2.2. L'évolution tendancielle

Les pays industrialisés ont aujourd'hui un marché interne saturé qui recèle de faibles perspectives de croissance en volume. Les pays industrialisés n'atteignent pas les taux record des États-Unis en matière d'équipement et de multi-motorisation, mais ce niveau n'est pas une norme universelle et les marges de progression sont, de plus en plus, lentes à exploiter dans les pays développés. Les perspectives d'équipement viennent des pays faiblement équipé en automobile²⁸.

2.2.3. Les étapes de la motorisation

La motorisation peut être définie comme l'appropriation d'un véhicule par une unité de décision, en général un ménage. Le niveau de motorisation traduit le degré de diffusion de l'automobile dans une société donnée et, de façon générale, son degré de développement. Si l'on se place dans une perspective internationale, cinq étapes de motorisation peuvent être distinguées²⁹ :

²⁷Chanaron et Lung, 1995, op cit, p69

²⁸<http://hussonet.free.fr/tprof9.pdf> consulté le : 30/04/2017

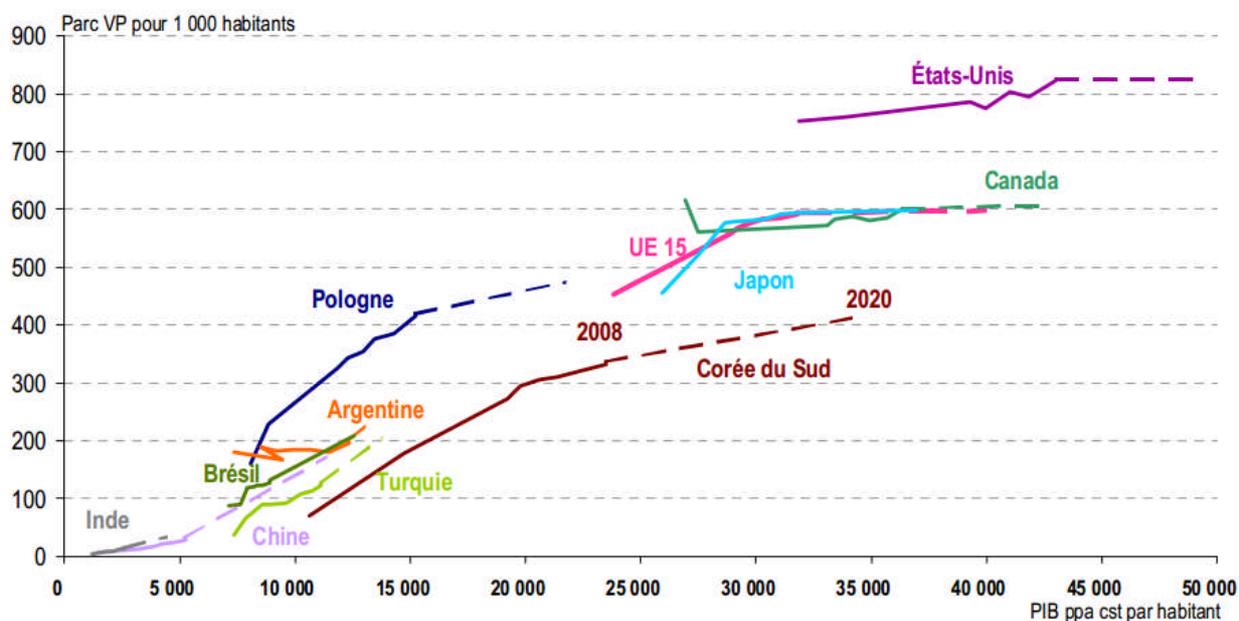
²⁹BOUNFOUR, 1987, op cit.p29

- La première étape, qui correspond à un bas niveau de motorisation, se caractérise par une densité de voitures pour 1 000 habitants inférieure à 20 unités. Le PIB par tête d'habitant est de l'ordre de 300 à 400 dollars et l'élasticité revenu/achat de véhicule est quasi nulle ;
- Au cours de la seconde étape, l'on assiste à un début d'accélération du processus de diffusion. La densité pour 1 000 habitants est supérieure à 100 unités. Le revenu par tête est de l'ordre de 800 à 1 200 dollars ;
- La troisième étape se distingue par un haut niveau de motorisation. La densité est supérieure à 200 véhicules pour 1 000 habitants. Le parc croit, mais à un taux constant. On assiste également à l'apparition d'une demande de remplacement, de même qu'à l'apparition de certains problèmes liés à l'usage de l'automobile (coût d'usage, congestion urbaine). La croissance de la demande n'est plus aussi forte qu'au cours de la seconde phase, mais l'élasticité achat du véhicule/revenu demeure supérieure à l'unité ;
- Au cours de la quatrième phase – dite de motorisation avancée – la densité automobile croit toujours, mais un taux décroissant. En effet, la demande de premier équipement étant quasi saturée, l'essentiel de la demande qui se manifeste sur le marché est de type « demande de remplacement ». L'élasticité acquisition/revenu est inférieur à l'unité ;
- La dernière phase, enfin, correspond au moment où la demande actuelle est égale à la demande potentielle. Le niveau de saturation est atteint, l'accroissement de la demande totale étant exclusivement constitué par une demande de remplacement. L'élasticité achat/revenu est nulle.

Telles sont brièvement décrites les cinq étapes de la motorisation, les quatre premières ayant déjà été parcourues – ou étant en passe de l'être – par un certain nombre de pays. La dernière étape n'est que théorique, car aucun pays n'a encore atteint le niveau de saturation totale de la demande.

La figure numéro 02 illustre les différents niveaux d'équipement pays selon le niveau de richesse.

Graphique N°02 : Equipement automobile et niveau de développement économique



Sources : PIPAME (Pole interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques), facteurs structurels d'évolution de la demande (rapport), Édition : Nicole Merle-Lamoot, Gilles Pannetier Mars 2011 p12 http://www.autoessor.org/upload/c27f4_automobile_dgcis.pdf consulté le : 30/04/2017

Ce graphique illustre une comparaison entre pays situés dans des zones géographiques de niveau et d'essor économiques différents, sur la base de la relation entre produit intérieur brut (PIB) par habitant et taux d'équipement en véhicules.

Il montre, pour certains de ces pays, les évolutions fondées sur cette relation au cours des dernières années, ainsi que les prolongements que l'on peut envisager selon une démarche prospective à l'horizon de l'année 2020. Le taux d'équipement est ici défini comme le nombre de véhicules particuliers (VP) pour 1000 habitants.

Dans ce graphique, la relation PIB par habitant-taux d'équipement est retracée dans le temps :

- les traits pleins représentent les évolutions constatées jusqu'en 2008 ;
- les traits en pointillés correspondent à des trajectoires envisagées selon une approche prospective à l'horizon 2020, en tenant compte des tendances spécifiques observées pour chaque pays, tant en ce qui concerne le PIB par habitant que le taux d'équipement en véhicules.

2.2.4. Une nouvelle géographie de la demande

Les évolutions du contexte économique général restent pertinentes pour apprécier le futur de l'automobile. Plusieurs facteurs sont en effet susceptibles d'infléchir les tendances lourdes présentées dans le graphique N°2. Il s'agit en particulier de ³⁰:

- L'évolution de la croissance économique générale et ses conséquences sur les revenus et le pouvoir d'achat ;
- L'évolution des prix du pétrole qui influencent le coût d'usage de l'automobile ;
- L'évolution des prix et la disponibilité de ressources alternatives, donc l'impact sur les motorisations (par exemple, les perspectives de développement des biocarburants) ;
- L'évolution de la localisation de l'habitat et du taux d'urbanisation.

Les marchés des pays développés ne présentent plus de perspectives de croissance en raison de leur saturation, la demande étant pour la majorité celle de renouvellement, par contre les pays en développement présentent une croissance économique et des perspectives de croissance de la demande importante ce qui fait que la carte des grands marchés a connu des modifications (voir le tableau ci-dessous)

Tableau N°05 : Le classement du Top 20 des pays producteurs d'automobiles en 2015

Pays	Production automobile	Par rapport à 2014
Chine	24 503 326	+3.3%
Etats-Unis	12 100 095	+3.8%
Japon	9 278 238	-5.1%
Allemagne	6 033 164	+2.1%
Corée du Sud	4 555 957	+0.7%
Inde	4 125 744	+7.3%
Mexique	3 565 469	+5.9%
Espagne	2 733 201	+13.7%
Brésil	2 429 463	-22.8%
Canada	2 283 474	-4.6%
France	1 970 000	+8.2%
Thaïlande	1 915 420	+1.9%

³⁰ BIPE (rapport), Etude prospective des bassins automobiles : Haute-Normandie, Lorraine et Franche-Comté, Avril 2011

Royaume-Uni	1 682 156	+5.2%
Russie	1 384 399	-26.6%
Turquie	1 358 796	+16.1%
République tchèque	1 303 603	+4.2%
Indonésie	1 098 780	-15.4%
Italie	1 014 223	+45.3%
Slovaquie	1 000 001	+3.0%
Iran	982 337	-9.9%

Source : <http://www.datacar.com/classement-des-pays-producteurs-dautomobiles-la-france-gagne-une-place-en-2015/> consulté le : 12/05/2017.

Les pays à forte demande dans le secteur automobile sont les pays les plus producteurs, ils destinent une grande partie de cette production pour satisfaire la demande locale et le reste est destiné à l'exportation³¹.

Selon les chiffres diffusés par l'organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), la production mondiale tous véhicules confondus (VP, VUL, VI, Bus) a été de 90,68 millions d'unités en 2015, soit une hausse de 1% (89 774 000 unités en 2014) par rapport à l'année 2014.

Sans surprise, la Chine est en tête du classement des 20 pays les plus producteurs automobile en monde avec une production totale de 24,5 millions de véhicules, soit deux fois plus que le deuxième producteur, les Etats-Unis (12,1 millions d'unités) au cours de l'année 2015.

Sur le plan européen, l'Allemagne reste en tête et se classe au quatrième rang des producteurs mondiaux.

Evolution remarquable pour l'Espagne, une croissance de sa production de 13,9% à 2,7 millions d'unités (330 000 unités supplémentaires) lui a permis de revenir à la huitième place en 2015.

L'industrie automobile tient une place très importante dans l'économie mondiale, par les millions de personnes qu'elle emploie, ainsi que par les sommes astronomiques d'argent investies dans la recherche, le développement et l'innovation technologique.

³¹<http://www.datacar.com/classement-des-pays-producteurs-dautomobiles-la-france-gagne-une-place-en-2015/> consulté le : 12/05/2017.

Aujourd'hui, le véhicule est un élément indispensable dans la société humaine, que ce soit pour se déplacer ou pour travailler, mais malheureusement dans certains pays ce n'est pas tout le monde qui peut se le permettre, car cela dépend de plusieurs critères tel que le revenu et le prix du produit.

Les constructeurs automobiles doivent faire face à un sérieux dilemme qui est le lieu de production et l'arbitrage qu'ils doivent faire entre les pays développés saturés et une croissance de ventes venant de plus en plus des régions en développement.

Conclusion

L'industrie automobile à plus d'un siècle d'existence, elle est passée d'un mode artisanal à une industrie de masse très complexe, employant des millions de personnes à travers le monde. Le produit automobile s'est imposé comme un moyen de transport incontournable, mais aussi comme un élément qui a influencé le territoire.

L'industrie automobile actuellement, représente un secteur important dans l'économie, par les millions d'emplois qu'elle représente, les montants des échanges automobiles et les sommes consacrées à la recherche et développement par les différents acteurs qui composent cette industries oligopolistique.

Pour l'industrie automobile, les pays de la triade (Europe occidentale, Amérique du Nord et Japon) représentent toujours les plus forts débouchés, même si leur part a diminué au cours de la dernière décennie au profit des pays émergents et notamment asiatiques. Ces derniers réunissent les multiples conditions pour pouvoir développer leur propre industrie.

CHAPITRE III :

**L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN
ALGÉRIE**

Introduction

Le marché de l'automobile est un indicateur symbolique du niveau de vie dans un pays et du pouvoir d'achat de ses citoyens. Le secteur de l'automobile représente une activité économique importante qui est amenée à se développer et à s'améliorer avec le temps. L'automobile étant l'un des importants produits importés, le marché algérien offre en effet des perspectives de développement remarquables.

Le parc automobile algérien a beaucoup évolué ces dernières années. Son âge moyen baisse de plus en plus et les ventes de véhicules neufs n'ont cessé de croître, grâce à une demande soutenue en particulier de la classe moyenne, jusqu'en 2013, et l'instauration des nouvelles mesures d'importations.

En instaurant des mesures protectionnistes, l'Etat algérien souhaite encourager la production nationale en signant des accords avec des constructeurs automobiles étrangers. Ces derniers ont acceptés de s'implanter en Algérie grâce, notamment, aux nombreux arguments en faveur de leurs implantations existants dans le pays.

Section 1 : Présentation de l'industrie automobile en Algérie

Durant cette section nous reviendrons sur l'évolution et l'organisation du marché de l'automobile en Algérie et l'évolution des importations des véhicules.

1- Historique et organisation du secteur automobile en Algérie

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 propres¹ 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 1995².

Après la fin des contrats d'Autorisations d'Importations de véhicules (AIV), vient l'ère des concessionnaires. Parmi les premiers concessionnaires automobiles en Algérie, on cite :

¹ Article N°134 de la loi N° 93-18, publiée sur le Journal Officiel de la République Algérienne N°88 le 30/12/1993

² 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.

- SARL German Motors Service (GMS) est le distributeur officiel de Mercedes pour le marché algérien depuis 1990.
- Renault, sous la forme d'un bureau de liaison en 1987 après l'abolition des contrats d'autorisations d'importations de véhicules (AIV) avant que Renault Algérie SPA soit créée en 1998 et devient opérationnelle.
- Le groupe SOVAC se charge de la distribution et du service après-vente (SAV) de Volkswagen en Algérie depuis 1999.

En 2001, le parc automobile algérien a connu une nette progression. Cela est dû à l'accès des ménages au crédit bancaire, ce qui a dynamisé ce marché (plus de 3 millions de véhicules immatriculés en fin 2004). Cependant, le taux de véhicules avec une moyenne d'âge assez élevé domine, 80% des véhicules ont plus de 10 ans, dont 55% dépassent les 20 ans.³

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).⁴

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 détachée contrefaite et le retrait de la circulation des véhicules qui dépassent un certain âge⁵.

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 décision⁶.

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

³ <http://www.ons.dz/IMG/pdf/aqc2000.pdf> consulté le 12/05/2017

⁴ Office national des statistiques, consultez le site : www.ons.dz

⁵ https://www.seneneews.com/2017/03/16/lutte-contre-les-accidents-de-la-route-le-gouvernement-prend-10-mesures-durgence_184100.html consulté le 12/05/2017

⁶ <http://autoalgerie.com/le-ministre-des-finances-confirme.335> consulté le 12/05/2017

décembre 2007, fixant les conditions et les modalités d'exercices de l'activité de commercialisation de véhicules automobiles neufs⁷.

Après cela, il y a eu l'article 75 de la loi de 2009⁸ 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.

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 fonctionnaires⁹.

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 ans¹⁰.

Dans l'objectif de lancer l'industrie automobile en Algérie, plusieurs projets ont été négociés avec des partenaires étrangers, on cite :

- Le constructeur français Renault a inauguré une usine en Algérie sous la marque Renault Algérie le 10 novembre 2014, détenue à hauteur de 51% par la partie algérienne via la Société nationale des véhicules industriels (SNVI, 34%) et le Fonds national d'investissement (FNI, 17%), et à 49% par le constructeur français¹¹. L'entreprise a affiché une capacité de production de 25 000 véhicules pour la première année, dans un deuxième temps, elle devrait atteindre les 75 000 unités, annuellement, et générer près de 300 emplois directs.

⁷Données du ministère de l'intérieur sur : <http://www.interieur.gov.dz/index.php/fr/le-ministere/le-minist%C3%A8re/textes-legislatifs-et-reglementaires/58-la-circulation-des-biens/459-d%C3%A9cret-ex%C3%A9cutif-n%C2%B007-390-du-12-12-2007-fixant-les-conditions-et-les-modalit%C3%A9s-d%E2%80%99exercice-de-l%E2%80%99activit%C3%A9-de-commercialisation-de-v%C3%A9hicules-automobiles-neufs.html> consulté le 12/05/2017

⁸ Article N°75 de la loi de finance 2009 publié au journal officiel de la république algérienne N°44 le 26/07/2009
⁹http://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 14/05/2017

¹⁰ 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

¹¹ <http://snvigroupe.dz/pagesweb/parterenault.php> consulté le 14/05/2017

- Le groupe allemand Volkswagen a ouvert une usine d'assemblage de voiture en Algérie qui est entrée en production au début du second semestre de l'année 2017. L'accord pour la construction d'une usine en Algérie a été signé entre Volkswagen et Sovac, son distributeur algérien, prévoyant un investissement global de 170 millions d'euros. L'unité de production est installée à Relizane, à 220 km à l'ouest d'Alger. La réalisation de cette usine est la deuxième du groupe Volkswagen en Afrique, après celle se trouvant en Afrique du Sud¹².
- Un autre projet sera conclu au cours de cette année 2017, il s'agit du groupe français PSA Peugeot Citroën, cet investissement d'une valeur de 100 millions d'euros sera installé à l'ouest du pays sur une surface de pas moins de 70 hectares. 31% du capital d'investissement est partagé à parts égales entre la société "Condor", spécialisée dans la fabrication des équipements électronique et électroménager, informatiques, agroalimentaire, emballage, matériaux de construction et commerce international appartenant au groupe Benhamadi, et le groupe pharmaceutique Propharmal, tandis que l'Entreprise Nationale de Production de Machines-Outils sise à Constantine détient 20% des parts, avec 49% pour le constructeur français.¹³
- La création de la Sarl Tahkout Manufacturing Company s'est effectuée en un temps record au cours de l'année 2016, l'entreprise est composée exclusivement de personnes physiques répondant au nom de Tahkout et de la Sarl CIMA matériels automobiles (Compagnie industrielle de matériel automobile). L'usine, installée à Tiaret, à 268 km d'Alger, débute son activité avec la création de 500 emplois directs et doit produire dans une première phase environ 30.000 véhicules /an, pour élever sa capacité à 100.000 unités à l'horizon 2020. Le premier véhicule Hyundai fabriqué en Algérie est sorti des lignes de montage de l'usine Hyundai de Tahkout Manufacturing Company (TMC) le 01 novembre 2016. Il s'agit du Hyundai Tucson, auquel vont s'ajouter 5 autres modèles de type VP et 2 autres de type VU .Ce projet, inscrit dans le cadre d'un partenariat entre ce groupe privé et le constructeur sud-coréen Hyundai vise un taux d'intégration atteignant les 40% dans les cinq années qui suivront la mise en production de l'usine¹⁴.

¹²<http://www.jeuneafrique.com/377977/economie/volkswagen-sinstalle-officiellement-algerie/> consulté le 17/05/2017

¹³<http://www.leparisien.fr/flash-actualite-economie/le-projet-d-usine-psa-en-algerie-conclu-cette-annee-06-04-2017-6830670.php> consulté le 17/05/2017

¹⁴<http://www.autobip.com/tahkout-manufacturing-company-usine-hyundai-5-autres-mod%C3%A8les-pr%C3%A9vus-aux-cot%C3%A9s-du-tucson-actualite-auto-algerie-d3342#.WUKsddwaTIU> consulté le : 20/05/2017

- L'usine de fabrication de véhicules de marque Mercedes Benz (SAFAV-MB), créée en juillet 2012 et implantée dans la commune d'Aïn Bouchekif, wilaya de Tiaret, a été inaugurée le 26 octobre 2014. Cette entreprise est composée de deux parties : la partie algérienne, représentée par la Société de développement de l'industrie automobile (34 %), la Société nationale de véhicules industriels (17 %), la partie étrangère représentée par le fonds d'investissement émirati "Aabar" et la société allemande "Daimler" (49%)¹⁵.

2- Le rôle de l'Etat dans le développement de l'industrie automobile

L'Etat a pris conscience que le secteur automobile est un secteur sur lequel il faut miser et que ce dernier fonctionnait de manière désordonnée et inadaptée, c'est pourquoi le gouvernement a dicté un ensemble de mesures, afin de remédier à cela.

En 2014, un arrêté ministériel a été signé par le ministre de l'industrie et des mines et publié dans le journal officiel. Un arrêté dans lequel sont citées les conditions d'exercice de l'activité de l'importation et de commercialisation de véhicules de tourisme ou utilitaires et les engins roulants. Ainsi que les conditions imposées aux concessionnaires automobiles, ces derniers sont désormais tenus d'importer que les marques de véhicules mentionnés dans leurs cahiers de charges, ils sont tenus de réaliser un investissement dans l'activité industrielle et/ou semi-industrielle portant notamment sur la fabrication d'ensembles et/ou sous-ensembles de pièces destinées à l'industrie automobile. L'investissement doit être réalisé dans un délai maximum de trois (3) ans, il peut être réalisé par le concessionnaire lui-même ou en partenariat avec des opérateurs nationaux ou étrangers activant dans les secteurs liés à l'automobile, selon les critères fixés par le cahier des charges¹⁶.

En 2016 de nouvelles mesures ont été prises par le gouvernement tel que l'exigence des licences et les quotas d'importation ainsi que l'introduction de nouvelles conditions dans les cahiers des charges des concessionnaires, réduisant ainsi les importations de près de 50 % par rapport à l'année 2015. En 2017 le taux d'importation a encore baissé d'environ 45 %. Ces mesures visent à la fois à économiser les réserves de change qui ont connu une forte baisse causée par la chute des cours des hydrocarbures, principale source de devises de l'Algérie, et à la fois à stimuler la production nationale¹⁷.

¹⁵ <http://www.autobip.com/inauguration-de-l-usine-de-fabrication-des-vehicules-mercedes-benz-en-algerie-actualite-auto-algerie-d930#.WUK-NtwaTIU> consulté le 20/05/2017

¹⁶ Article N°51 et 52 de la loi de finance 2014 publié au journal officiel de la république algérienne N°68 le 31/12/2013.

¹⁷ <http://www.algerie-eco.com/2017/02/28/vehicules-quota-dimportation-entre-40-000-50-000-unites-2017/> consulté le 20/05/2017

Ainsi, les premiers quotas rendus publique le 09 Mai 2016 étaient comme suit¹⁸ :

Tableau N°06 : les quotas d'importations par concessionnaires

Concessionnaires	Quotas d'importations
Renault Algérie	15 000
SOVAC	11 000
Toyota Algérie	8 500
Peugeot Algérie	7 000
Kia Algérie	6 800
CIMA Motors	4 600
Hyundai Motor Algérie	3 140
Citroën	2 430
Nissan Algérie	850
Mitsubishi	500
BMW	300
GMS	300

Source : <http://www.autoalgerie.com/les-quotas-par-concessionnaire,12457> consulté le 20/05/2017.

3- Le parc automobile algérien

Le parc automobile en Algérie, avec ses 8.4 millions de véhicules (décembre 2016), possède le deuxième parc le plus important d'Afrique après l'Afrique du Sud (avec 9.9 millions de véhicules)¹⁹. En effet, le parc de véhicules de notre pays ne cesse de croître malgré une nette diminution des importations depuis 2014.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, parmi les 8.4 millions de véhicules qui circulent en Algérie : 37% ont une tranche d'âge de plus de 20 ans, et 53% ont une moyenne d'âge de moins de 10 ans²⁰.

Un taux de 62% de véhicules de tourisme est comptabilisé sur la totalité du parc automobile algérien, c'est environ une voiture pour sept habitants, soit beaucoup moins que

¹⁸ <http://www.autoalgerie.com/les-quotas-par-concessionnaire,12457> consulté le 20/05/2017

¹⁹ <http://www.jeuneafrique.com/mag/329121/economie/industrie-algerie-constructeurs-automobiles-sommes-daccellerer/> consulté le 20/05/2017.

²⁰ http://www.leonews.com/fr/actualites/nationale/transport/le-parc-automobile-compte-a-8-millions-de-vehicules-28-11-2016-179235_294.php consulté le 20/05/2017.

dans la plupart des pays développés ou l'on compte généralement deux voitures pour trois habitants²¹

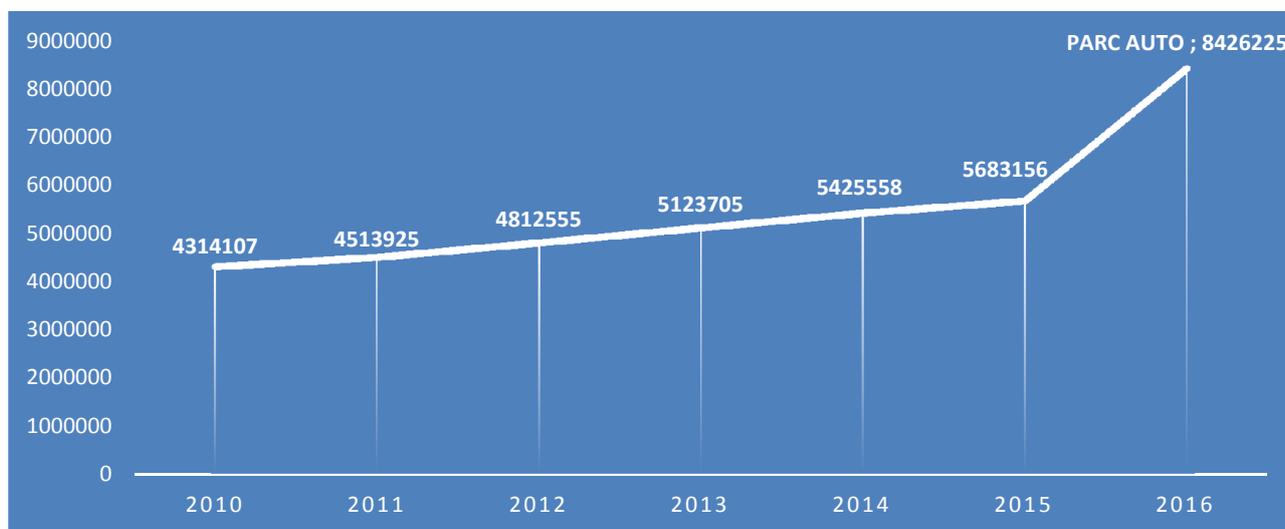
Le parc automobile de la capitale algérienne compte environ 1.6 millions de véhicules portant la plaque d'immatriculation de la wilaya d'Alger, tandis que le nombre de véhicules traversant le territoire de la wilaya s'élève à près de 500 000 unités, c'est la wilaya qui comptabilise le taux le plus élevé du parc national de l'automobile, elle est suivie de Blida en deuxième position et d'Oran en troisième position en 2016²².

Tableau N°07 : l'évolution des importations et du parc automobile en Algérie

Année	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Parc automobile	4 314 107	4 513 925	4 812 555	5 123 705	5 425 558	5 683 156	8 426 225
Importations	265 859	390 140	605 312	554 263	439 637	265 523	98 374
%	6.16	8.64	12.57	10.82	8.10	4.67	1.16

Source : Réalisation personnelle d'après les données de l'Office National des Statistiques.

Graphique N°3 : l'évolution du parc automobile en Algérie



Source : Réalisation personnelle d'après les données de l'Office National des Statistiques.

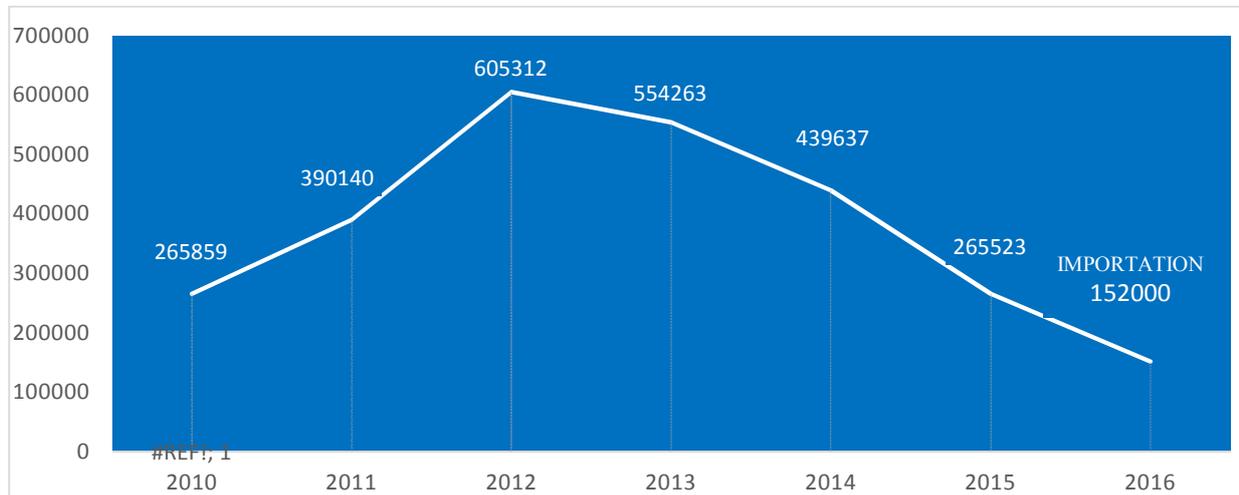
On constate une nette augmentation du parc automobile algérien depuis 2010, qui est notamment dû aux quantités importantes de véhicules importés, mais on remarque une augmentation encore plus importante entre 2015 et 2016 (passant de 5.6 millions à 8.4

²¹ <http://www.autobip.com/parc-automobile-national-8-3-millions-v%C3%A9hicules-circulent-en-alg%C3%A9rie-actualite-auto-algerie-d3505#.WTyGCdwaTIV> consulté le : 11/06/2017

²² <http://www.algerie-eco.com/2017/03/08/parc-automobile-dalger-recensement-de-pres-de-1-600-000-vehicules/> consulté le : 11/06/2017

millions). Cette augmentation peut s'expliquer soit : par le fait que ça soit des véhicules importés en 2015 mais dont la mise en circulation soit établie en 2016 (grande attente entre la demande et la livraison), ou bien ces véhicules proviennent de l'assemblage effectué en Algérie

Graphique N°4 : l'évolution des importations en Algérie



Source : Réalisation personnelle d'après les données de l'Office National des Statistiques.

On remarque une importante augmentation des importations de véhicules entre 2010 et 2012, on atteignant ainsi un pic de 605312 véhicules en 2012 suite à la forte demande automobile sur le marché algérien. A partir de 2013, les importations des véhicules en Algérie tendent vers le déclin passant d'un nombre de 554263 unités en 2013 à 152000 unités en 2016 suite aux mesures protectionnistes instauré par le gouvernement (licences et quotas d'importations) afin de réduire les importations et encourager la production nationale.

Pour conclure, le secteur automobile a connus plusieurs mesures notamment ces dernières années avec l'instauration des contingents quantitatifs d'importations et des cahiers des charges pour les concessionnaires automobiles exerçant en Algérie, une volonté du gouvernement de ralentir les importations afin de favoriser une production nationale, d'où les accords passés avec les constructeurs étrangers on les incitant à s'implanter sur le territoire national.

Section 2 : les arguments en faveur et en défaveurs du secteur automobile

Dans n'importe quel pays, on trouve des arguments en faveur et en défaveur d'un secteur industriel. Dans cette section nous évoquerons ceux de l'Algérie vis-à-vis de l'industrie automobile, ainsi que les facteurs influençant ce secteur.

1- Opportunités et contraintes de l'implantation d'une industrie automobile en Algérie

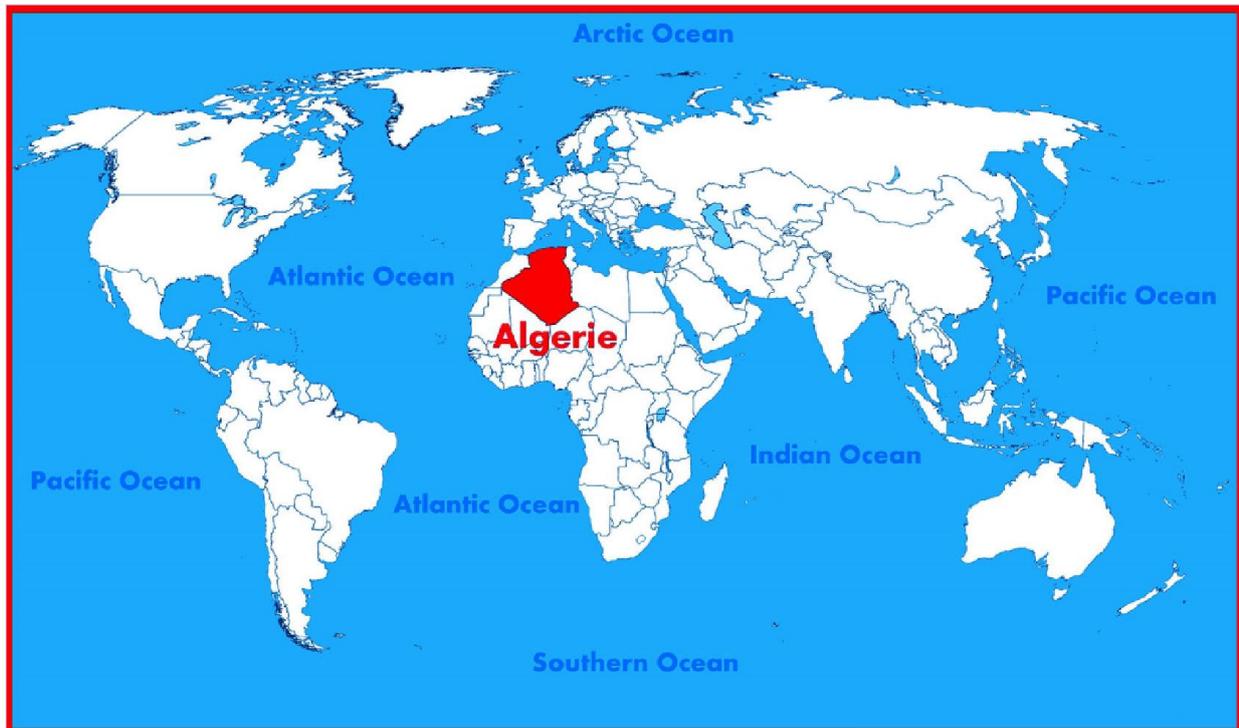
Nous allons analyser dans ce qui suit, chacun des facteurs, pour déduire la position de l'Algérie dans l'industrie automobile.

1.1- Les avantages de la localisation d'une industrie automobile en l'Algérie

1.1.1- Sa situation géographique :

L'Algérie bénéficie d'un emplacement stratégique contrairement à d'autres pays de l'Afrique du nord. Elle se situe à proximité du grand pôle productif européen. Les pays asiatiques souffrent d'un handicap majeur lié à la distance qui détermine un surcout de transport et engendre aussi de long délais de livraison.

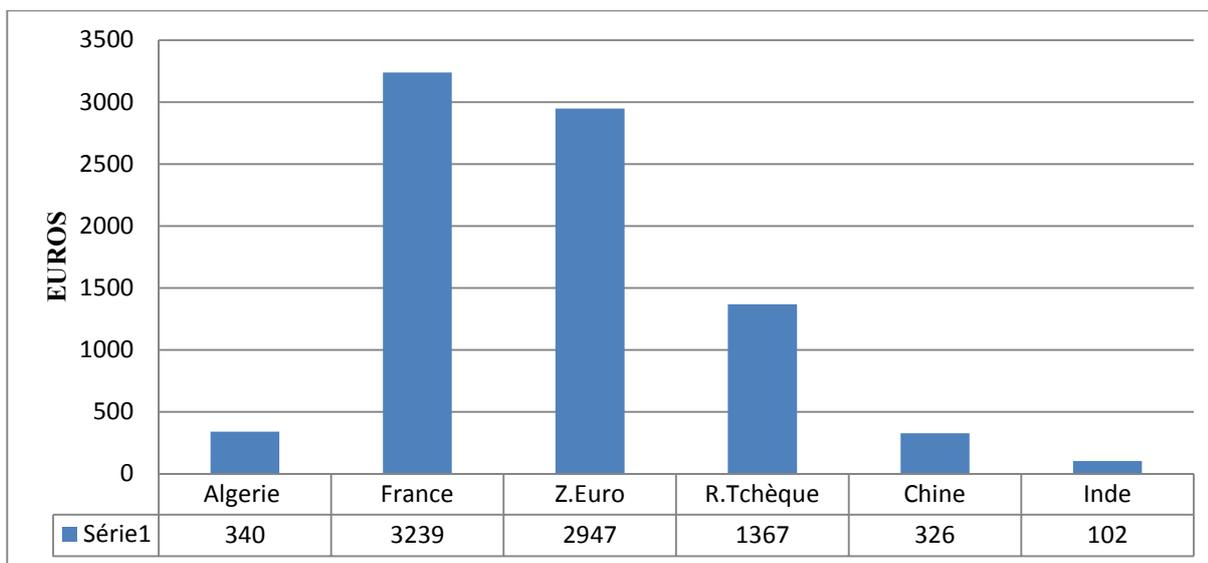
Figure N°2 : la position stratégique de l'Algérie sur la carte du monde



Source : Carte géographique du monde

1.1.2- Le coût de main-d'œuvre

Graphique N°5 : Salaire moyen mensuel par foyer/ Euro en 2016



Source : Réalisation personnelle d'après les données de la Banque Mondiale.

Le niveau de salaire en Algérie est plutôt proche des salaires attribuées 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.

1.1.3- Coûts énergétiques

Les prix des produits énergétiques, en Algérie sont inférieurs à ceux des marchés mondiaux

Tableau N°08 : Les coûts des produits énergétiques

	Essence au détail (EU/litre) ¹	Gaz naturel pour l'industrie (EU/GJ) ²			Electricité pour l'industrie (EU/KWh) ²		
	au 12 juin 2017	2013	2014	2015	2013	2014	2015
ALGERIE	0.29				0.034	0.034	0.034
France	1.36	0.039	0.038	0.037	0.086	0.093	0.095
Allemagne	1.35	0.048	0.040	0.038	0.144	0.152	0.149
Turquie	1.30	0.027	0.027	0.025	0.081	0.081	0.070

Source : Réalisation personnelle d'après les références :

¹ http://fr.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/

² Eurostat (code des données en ligne : nrg_pc_204. nrg_pc_205. nrg_Pc_202 et nrg_pc203).

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.

1.1.4- Le réseau routier :

Le réseau routier algérien est assez dense, avec plus de 135 000 Km de routes (Nationales et Départementales et Communales), une autoroute de 1216 Km (Est-Ouest). Cet ouvrage autoroutier traverse ainsi toute l'Algérie, parallèlement aux côtes méditerranéennes. Il relie la frontière tunisienne, près de la ville d'El-Kala, à la frontière marocaine, près de celle de Maghnia. Sans oublier les voies ferrées qui s'étalent sur 4200Km actuellement mais qui vont atteindre 10500Km prochainement avec la réalisation de 6300Km. Le nombre d'aéroports et des ports sont respectivement 35 et 49.

Tableau N° 09 : Le réseau routier algérien

indicateur	valeur
Routes	135000 Km N et D et C
Autoroutes	2451Km (dont 1216Km autoroute Est-Ouest)
Nombre d'aéroports	35 aéroports
Voies ferrées	4200Km (6300Km prochainement) total 10500 Km
Nombre de ports	49 ports
Nombre de voitures	8.4 Millions de véhicules (2016)

Source : Réalisation personnelle d'après les données de l'ANDI 2016 (Agence National de Développement et d'Investissement).

1.1.5- Le dynamisme du marché algérien

Selon l'ONS, le Parc National Automobile (PNA) a atteint 8.426.225 véhicules en fin 2016. La répartition du PNA selon les tranches d'âge des véhicules montre que 23,11% de la totalité du parc est âgés entre 5 à 9ans, 17.2% âgés de 10 à 14 ans, 6.4% âgés de 15 à 19 ans et 49.35% âgés de plus 20 ans. Pour le type de carburant utilisé, l'essence représente 65% et le gasoil 34%, l'utilisation du GPLC étant marginale.

- **Les importations en termes de valeurs**

Les importations des véhicules s'étaient chiffrées à 5,7 milliards de dollars pour 439.637 unités en 2014, et en 2015, la facture des importations des véhicules s'est établie à 3,14 milliards de dollars, soit une baisse de 40,3% par rapport à 2014. Entre janvier et fin juin 2017, la facture des véhicules de tourisme importés par les concessionnaires automobiles s'est chiffrée à 111,33 millions de dollars contre 382,52 millions de dollars au même semestre de 2016, soit une chute de 71 %²³.

²³ <http://www.aps.dz/economie/61218-forte-chute-des-importations-des-vehicules-de-tourisme-au-1er-semester-2017> consulté le 11/06/2017.

- **Evaluation en termes des immatriculations**

En termes de voiture, les immatriculations en Algérie sont passées de 4 314 107 véhicules en 2010 à 8 426 225 véhicules en 2016.

La forte augmentation des ventes de véhicules automobile en Algérie résulte des augmentations de salaires substantielles dont ont bénéficié beaucoup de travailleurs du secteur publique et les différents programmes pour les logements en grande parties financés ou subventionnés par l'Etat, ce qui a permis aux algériens d'épargner des sommes nécessaires pour l'acquisition d'un véhicule.

1.1.6- Les investissements directs étrangers

Les opportunités d'investissements en Algérie ont augmenté en 2016, en raison des richesses qu'elle recèle, et les nouvelles lois portant sur les investissements, qui sont suffisamment attractives. L'état a vu qu'il est utile de faciliter la tâche aux investisseurs étrangers en Algérie, et ce pour élaborer des activités avantageuses qui peuvent certainement diversifier l'économie nationale et apporter du savoir-faire surtout dans les secteurs hors-hydrocarbures.

Les différentes conventions qui ont été signées avec plusieurs partenaires étrangers ont largement contribué à augmenter les IDE en Algérie pour l'année 2016. Comparativement aux pays du Maghreb, l'Algérie est le seul pays qui a pu renouer avec les IDE en 2016 puisque les IDE du Maroc et de la Tunisie ont continué à baisser. Selon la CNUCED²⁴, ce rebondissement est dû grâce à l'amélioration des politiques d'investissement et un récent redressement de la production pétrolière. Selon les chiffres publiés par cette organisation, le flux d'IDE captés par l'Algérie s'est chiffré à 1,546 milliard de dollars en 2016 contre -584 millions de dollars en 2015. Le stock d'IDE entrant représentant le total des investissements directs étrangers captés par l'Algérie depuis 16 ans s'est établi à 27,77 Mds de dollars à la fin de l'année 2016 contre 19,54 Mds de dollars à la fin de l'année 2010 et 3,37 mds de dollars à la fin de l'année 2000. Le stock d'IDE sortant s'est établi à 1,87 milliard de dollars fin 2016 contre 1,51 milliard de dollars en 2010²⁵.

²⁴ Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement.

²⁵ Rapport 2016 de la CNUCED : Augmentation des IDE en Algérie.

1.1.7- La présence d'une production de véhicules industriels intégrés

Le secteur du poids lourd est le seul qui possède un site de production intégré (70%) en Algérie, « la SNVI ». L'Algérie a dès les années 1970 opté pour l'industrie lourde. Ce site offre une main-d'œuvre spécialisée dans l'industrie automobile et peut présenter un site pour une future implantation des constructeurs qui exigent une certaine maîtrise des processus productifs automobiles. L'Algérie dispose aussi du « complexe moteur tracteur » à Constantine pour la production de tracteurs, et l'entreprise « complexe machinerie agricole » de Sidi Belabes.

1.2. Les inconvénients de la localisation d'une industrie automobile en l'Algérie

Après avoir évoqué les opportunités d'une localisation d'une industrie automobile en Algérie on ne peut pas passer sans parler de ces inconvénients.

1.2.1- Le climat des affaires

L'Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) a dressé un classement des économies mondiales innovantes en 2014. Elle s'est penchée sur la situation sociale, politique et économique des 143 pays pour en dégager un bilan global des efforts de chaque État, en termes d'innovation. Cet index dresse aussi un classement qui accorde à chaque pays une note allant de 0 à 100, basée sur les résultats de 81 indicateurs.

Comme dans beaucoup de classements ce sont la Suisse (1er), Royaume-Uni (2e), Suède (3e), Finlande (4e) et Pays-Bas (5e) qui atteignent le top 5 mondial de l'innovation. L'Algérie est quant à elle, en bas de liste dans son classement mondial, son score général est de 24,2 ce qui lui vaut la place de 133e sur 143 pays évalués. Toutefois il est à noter que l'Algérie fait du surplace sur certains domaines.

Si on compare l'Algérie au Maroc et à la Tunisie, elle dispose de l'indice d'innovation le plus faible alors qu'elle détient des moyens plus conséquents, tant sur le plan financier que sur le plan humain. L'Algérie dispose d'une population très jeune, mais qui ne parvient pas à être active. Des indices qui prouvent que le pays n'utilise pas son potentiel au sein de son fonctionnement.

Tableau N°10 : L'évaluation des différents critères de Doing Business 2016-2017 pour l'Algérie

	classement 2016	classement 2017	variation de classement	points obtenus en 2016	points obtenus en 2017	variation des points obtenus
Global	163	156	+7	45.88	47.76	+1.88
Création d'entreprise	145	142	+3	76.08	77.54	+1.46
obtention d'un permis de construire	119	77	+42	64.56	71.02	+6.46
Raccordement à l'électricité	130	118	+12	57.56	60.58	+3.02
transfert de propriété	161	162	-1	43.83	43.83	-
Obtention de prêts	174	175	-1	10.00	10.00	-
Production des investisseurs minoritaires	174	173	+1	33.33	33.33	
paiement des taxes et impôt	170	155	+15	46.10	53.99	+7.89
commerce transfrontalier	178	178	-	24.15	24.15	-
exécution des contrats	100	102	-2	55.49	55.49	-
Régime d'insolvabilité	71	74	-3	47.67	47.67	-

Source : <http://français.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/algeria> consulté le 14/06/2017

L'Algérie a amélioré son classement de sept places dans le rapport Doing Business 2017 de la Banque Mondiale, se hissant à la 156^e place avec un score de 47.76 points, elle occupait la 163^e place dans l'édition 2016 de ce classement, qui passe au crible le cadre réglementaire s'appliquant aux PME dans 190 économies en évaluant notamment dans quelles conditions elles peuvent lancer leurs activités, avoir accès à l'électricité, au crédit ou payer leurs impôts.

L'Algérie figure parmi les sept pays ayant réalisé des réformes pour faciliter l'accès des PME à l'électricité. Cet indicateur porte sur la qualité de l'alimentation en électricité et la transparence dans les tarifs.

Selon la Banque Mondiale, l'Algérie a réussi à réduire la complexité de sa réglementation" en matière des affaires ainsi que les délais d'obtention d'un permis de construire.

Avec un score de 71,02 points sur 100, l'Algérie s'est classée cette année à la 77^{ème} place en termes des délais nécessaires à l'obtention d'un permis de construire.

Cette amélioration a également concerné le volet fiscal où il a été constaté une réduction de la taxe sur l'activité professionnelle de 2% à 1% et une simplification du processus de conformité fiscale en réduisant le nombre de déclarations de revenus, relève le rapport.

La Banque Mondiale a également pris en considération les facilitations instituées en matière de création d'entreprises à travers la suppression du capital minimal exigé pour le lancement d'une PME. Dans cette catégorie, l'Algérie a réalisé un score de 77,54 points sur 100 en se classant à la 142^{ème} place. Le pays se classe ainsi derrière la Tunisie (77^{ème} place avec un score de 64.89 points) et le Maroc, 68^{ème} place avec un score de 67.50 points.

Les deux parties avaient signé en 2014 un accord d'assistance technique visant à améliorer la position de l'Algérie dans ce classement. Dans le cadre de cet effort, le gouvernement avait également créé un comité dédié à l'amélioration du climat des affaires.

Mais malgré cette progression l'Algérie reste encore trop à la traîne par rapport aux autres économies mondiales. Dans l'édition 2017, la Nouvelle Zélande a conservé la première place du classement, suivie de Singapour et du Danemark, tandis que les Etats-Unis ont reculé à la huitième place après avoir occupé la septième place dans l'édition 2016.

1.2.2- Dépendance aux prix d'hydrocarbures

L'économie de l'Algérie repose depuis des décennies sur le gaz et le pétrole qui représentent 96% de ses exportations, près de la moitié de son PIB et 60% des recettes budgétaires de l'Etat, ce qui fait que l'économie algérienne est dépendante et fragile quant à l'évolution de ce produit dont le prix est fixé en bourse. Autant dire que l'effondrement des prix est une catastrophe²⁶.

²⁶ <http://www.capital.fr/economie-politique/10-chiffres-pour-saisir-le-malaise-economique-algerien-1106060> consulté le 15/06/2017.

1.2.3- La désintégration du tissu industriel algérien

Au moment où l'on attendait que la politique d'ouverture de l'économie engagée au début de la décennie 1990, permette aux entreprises industrielles publiques d'être plus rentables et performantes, en les confrontant à la concurrence étrangère, les obligeant à faire l'effort de se mettre à niveau, nous constatons qu'il n'en reste qu'un nombre minime d'unités se débattant dans des difficultés financières et managériales²⁷. Ce qui démontre que les entreprises industrielles algériennes n'étaient pas prêtes, pour affronter la concurrence étrangère.

1.2.4- L'absence d'une stratégie économique claire

On note l'absence de vision à long terme et de stratégie de développement appuyé sur des principes politiques clairement affinés²⁸, à titre d'exemple la dépendance de l'économie algérienne aux prix du pétrole et du gaz, or que il est nécessaire qu'il y ait des plans B, C, D,.... Préétablis, définissant, les actions à mettre en œuvre, et ce, en tenant compte de la variable «volatilité des prix du pétrole et du gaz», pour éviter de tomber dans des situations critiques.

Pour A. Mebtoul²⁹ : *«Il convient de souligner au préalable que faute d'une planification stratégique, depuis des années les lois de finances, souvent modifiées par une complémentaire sont devenues une référence pour comprendre la politique socio-économique de l'Algérie»*.

1.2.5- La faible présence de sous-traitants automobile

L'Algérie ne dispose pas d'un réseau de sous-traitance ce qui compromet le développement d'une industrie automobile sur le territoire Algérien³⁰.

Le nombre total des entreprises algériennes activant dans la sous-traitance industrielle ne dépasse pas les 900 entreprises, soit 10% des entreprises du tissu industriel, dont 113 ont été identifiés pour accompagner l'industrie mécanique et automobile en Algérie.

Contrairement à nos voisins marocain et tunisien, l'Algérie souffre d'un manque énorme en terme de sous-traitance automobile une activité qui représente jusqu'à 80% du prix du véhicule est faiblement présent en Algérie.

²⁷ Nacira Boukhezer-Hammiche, Les politiques d'ouverture et désintégration du secteur industriel public en Algérie, Université de Bejaia – Algérie, (Avril 2016), N°4 p188, Revue publié dans Al-Bashaer Economic Journal.

²⁸ kamel Bouadam, le climat des IDE en Algérie : Tendances et perspectives, Revue des Science Humaines-université Mohamed Khider Biskra N°12, Novembre 2007.

²⁹ Abderrahmane MEBTOUL, quelles sont les perspectives de la politique industrielle et de la privatisation des entreprises publique en Algérie ? Article publié dans le Maghreb le 09 Nov 2010.

³⁰ Aissat Née LEGHIMA Amina, (thèse de doctorat), la géographie de la production automobile dans le monde : y a-t-il une place pour l'Algérie ?, université Mouloud Mammeri de Tizi Ouzou, 2008, p 143

1.2.6- Le problème du foncier industriel

Les terrains servant d'assiette à des projets industriels restent rares. Conséquence : des milliers de projets pouvant créer des dizaines de milliers d'emplois sont bloqués à ce sujet les opérations économique et surtout les investisseurs qu'ils soient nationaux ou internationaux (IDE) ont souvent avancé la contrainte du foncier industriel que ce soit dans la création ou dans l'extension de leurs entreprises. Cette contrainte peut se manifester en termes d'espace, en termes de lenteur bureaucratique, en termes de complexités des procédures d'accès et souvent en termes de prix³¹.

1.2.7- Les indicateurs économiques

Pratiquement tous les indicateurs économiques en Algérie sont instables et parfois même en dévaluation (voir tableau N°9).

Tableau N°11 : les indicateurs économique en Algérie

Indicateurs de croissance	2013	2014	2015	2016
PIB (milliards USD)	209.70	213.52	164.78	160.78
PIB (croissance annuelle en % prix constant)	2.8	3.8	3.9	4.2
PIB par Habitant (USD)	5.476	5.459	4.123	3.944
réserves de change (Milliards USD)	194	197.9	152	113.3
taux d'inflation (en %)	3.25	2.92	4.78	6.4
Balance des transactions courantes (Milliards USD)	/	-9.44	-27.29	-26.31
Balance des transactions courantes (en % du PIB)	/	-4.4	-16.6	-16.4
Endettement de l'Etat (en % du PIB)	7.43	7.7	8.8	20.4

Source : <http://www.expert-comptable-international.info/fr/pays/algeria/economie-3> consulté le 20/06/2017.

³¹ TALHA Mokhtar, Mémoire de Magister en Sciences Economiques option économie régionale et urbaine appliquée, « Le Prix du Foncier Industriel en Algérie étude sur L'Ouest de l'Algérie », 2012-2013.

2- Les facteurs influençant le marché automobile

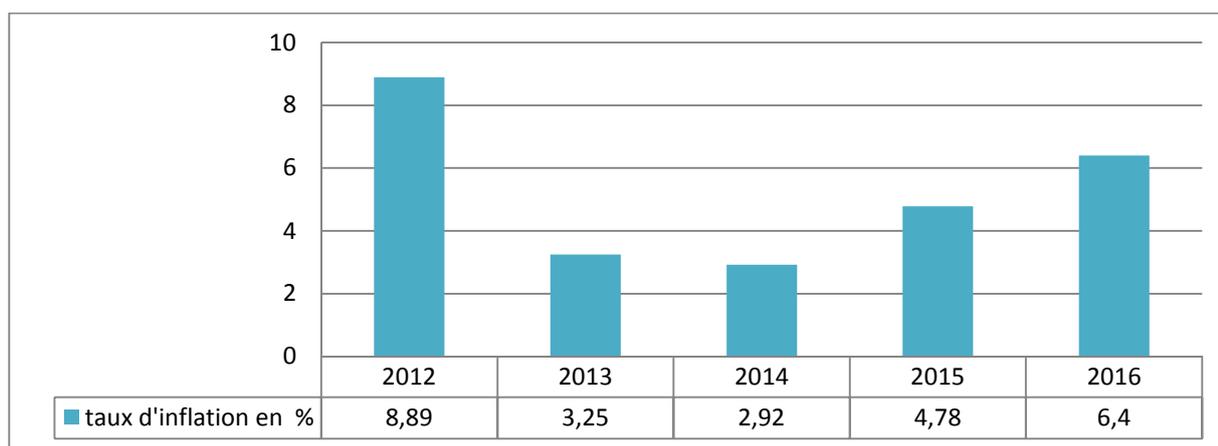
Le marché d'automobile en Algérie est influencé par plusieurs facteurs directs et indirects, dans ce point nous allons aborder les principaux facteurs.

2.1- L'inflation

Dans une économie de marché, les prix des biens et services peuvent varier. Certains prix augmentent, d'autres diminuent. On parle d'inflation lorsque il y a une hausse généralisée des prix, et non pas seulement de certains produits³².

Le pouvoir d'achat des Algériens fonctionne selon la distribution de la rente des hydrocarbures. Une baisse de 50% des recettes d'hydrocarbures entraînerait forcément une révolution sociale. Et l'inflation est le cancer d'une économie essentiellement rentière³³.

Graphique N°06 : La variation des taux d'inflation en Algérie de 2012 à 2016.



Source : <http://www.mf.gov.dz/article/48/Zoom-sur-les-Chiffres-/154/Taux-d%27inflation.html> consulté le 14/06/2017

Le marché Algérien a connu un taux d'inflation de 6.40% durant l'exercice 2016 contre 4.78% en 2015, dépassant ainsi les prévisions de la loi des finances complémentaire 2015 qui prévoyait un taux de 4%.

Parmi les causes de l'inflation qui a touché le marché automobile on cite en premier lieu la hausse des droits de douane imposés à l'importation des véhicules neufs, le second paramètre, est l'augmentation des coûts de transport des véhicules du port au show-room, qui s'est forcément répercuté sur le prix final. En revanche la hausse de la demande et le manque de

³² <https://www.ecb.europa.eu/ecb/educational/hicp/html/index.fr.html> consulté le 14/06/2017

³³ <http://www.lematindz.net/news/12069-le-pouvoir-dachat-des-algeriens-lamine-par-linflation.html> consulté le 14/06/2017.

disponibilité causé par certaines mesures techniques et réglementaires instauré par l'Etat en vue de remettre en ordre le marché de l'automobile a fait que les prix ont flambé.

2.2- Le budget de l'Etat

Le budget de l'État est un document établi par le gouvernement et voté par le Parlement qui prévoit et définit les dépenses et les recettes que l'État a le droit d'engager et de percevoir pour l'année à venir³⁴. Il dépend des principaux agrégats de la loi de finance (le prix du baril de pétrole, le taux de change, la croissance économique et l'inflation). Concernant l'Algérie, ses ressources sont constituées essentiellement des recettes fiscales directes comme l'impôt sur le revenu, et indirecte, comme la TVA, aussi la rente pétrolière comme principale source financière permettant de financer presque l'ensemble des dépenses publique, à son tour cette dernière est constituée des dépenses de fonctionnement des services publics, des dépenses d'équipement ou d'investissement, des dépenses d'intervention dans le domaine social, et économique.

2.3- L'évolution du pouvoir d'achat

Le pouvoir d'achat correspond à la quantité de biens et de services qu'un revenu permet d'acquérir. Il dépend alors, du niveau du revenus et du niveau des prix, son évolution correspond donc à la différence entre l'évolution des revenus des ménages et l'évolution des prix. Si la hausse des revenus est supérieure à celle des prix, le pouvoir d'achat augmente, dans le cas contraire, il diminue³⁵.

Donc les augmentations flagrantes des prix, et les taxations d'avantage élevée qui ont touché le marché algérien, ont engendré une augmentation des taux d'inflation qui automatiquement menacera le pouvoir d'achat, y compris l'achat de véhicule.

2.4- Le taux de change

Le taux de change désigne le rapport d'échange entre deux devises³⁶, il joue un rôle important sur l'inflation et la détermination des prix des produits importés. En cas de dépréciation d'une monnaie nationale, les prix des produits importés seront plus chers, et dans le cas contraire les prix des produits importés vont baisser, et c'est le cas dans le marché automobile, la baisse de la valeur du Dinars par rapport aux autres monnaies étrangères a impacté les prix des véhicules.

³⁴ <http://www.lafinancepourtous.com/Decryptages/Dossiers/Comptes-publics/Le-budget-de-l-Etat> consulté le 14/06/2017.

³⁵ <https://www.economie.gouv.fr/facileco/pouvoir-achat-definition> consulté le 14/06/2017.

³⁶ <http://www.universalis.fr/encyclopedie/taux-de-change/> consulté le 14/06/2017.

On peut constater que malgré les contraintes qui freinent le développement de l'industrie en général et celle de l'automobile en particulier, l'Algérie dispose d'atouts qui peuvent être utilisés par l'autorité algérienne pour inciter les constructeurs et équipementiers étrangers à s'installer sur le territoire national.

Conclusion

Le produit automobile constitue le premier produit importé en Algérie. Plusieurs réformes ont été consacrées à ce domaine et dictées sur les différentes lois de finances à travers les années, notamment les dernières mesures protectionnistes instaurées par le gouvernement algérien, comme les licences et les quotas d'importations, dans le but d'encourager la production nationale, avec des accords et partenariats avec des concessionnaires étrangers.

Le parc automobile algérien n'a pas cessé de progresser en volume en passant de 4.3 millions en 2010 à 8,4 millions en 2016, soit, le double en à peine 6 ans, avec une moyenne d'âge en progression et des constructeurs étrangers de plus en plus nombreux sur le territoire national.

Les constructeurs automobiles étrangers sont de plus en plus nombreux à s'implanter sur le sol algérien. Bien qu'il y ait des arguments en leurs défaveurs, les arguments en leurs faveurs sont bien précieux. Certains sont même très rares à trouver dans d'autres pays du monde, tel que la position stratégique de l'Algérie sur la carte mondiale.

CHAPITRE IV :

ANALYSE DE L'ACTIVITÉ DES CONCESSIONNAIRES DE LA WILAYA DE BEJAJA

Introduction

Aujourd'hui, tout le monde s'accorde sur le fait que le secteur des transports est essentiel au développement économique et social. Le désir d'une mobilité rapide et confortable est aussi très largement partagé dans le monde.

A Bejaia, le transport routier est l'un des moyens de déplacement le plus utilisé, que ce soit pour les voyageurs ou pour les marchandises. Pas moins de 85% de la population de la wilaya empruntent quotidiennement la route. Ils se déplacent massivement, entraînant un trafic routier de plus en plus dense et croissant. Cette demande accrue de transport et de mobilité engendre une conjoncture économique favorable.

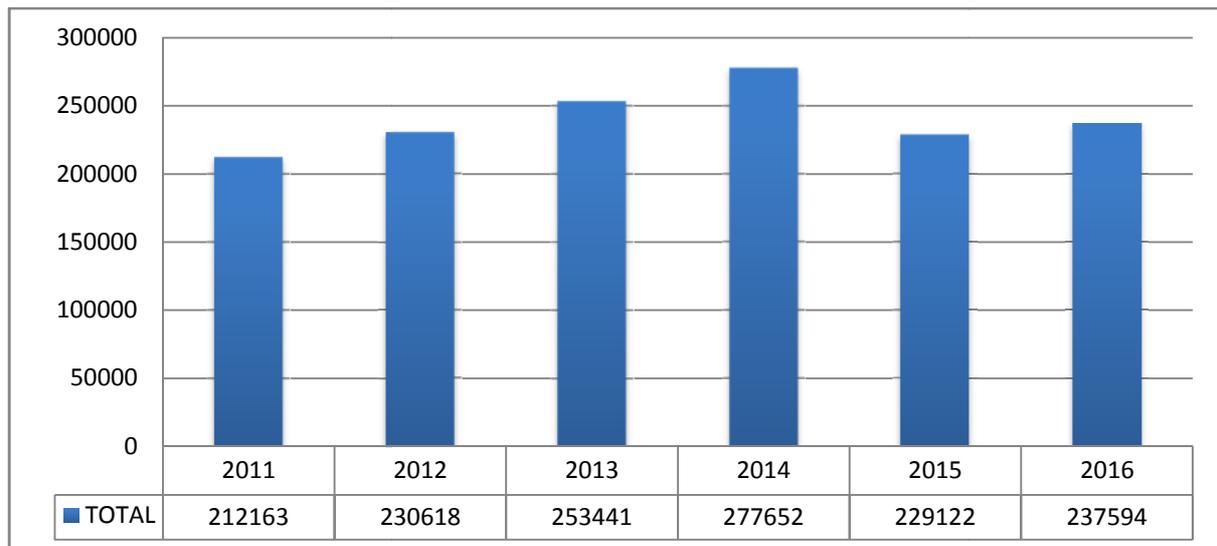
Dans le présent chapitre, nous analyserons les résultats de notre enquête qui s'est déroulée au près des concessionnaires de la wilaya de Bejaia. Cependant, avant d'aller dans le détail de cette enquête, il nous paraît judicieux de faire une présentation du parc automobile de la wilaya de Bejaia, ces caractéristiques, et la méthodologie utilisée.

Section 1 : Le parc automobile de la wilaya de Bejaia

Bejaia est une wilaya situé au nord du pays, qui compte actuellement 52 communes et 19 daïras, elle occupe le sixième rang des wilaya les plus peuplées du pays, avec une population estimée à 912 577 habitants selon l'Office National des Statistiques 2015. Ce qui a fait que l'automobile s'est rapidement imposée comme le principal moyen de déplacement, ce qui enjoint des évolutions dans les parcs automobiles de la Wilaya.

1- L'évolution du parc automobile de la wilaya de Bejaia

A Bejaia, le parc automobile a connu un accroissement substantiel durant la période qui s'étale entre 2011 et 2014, passant de 212 163 véhicules à 277 652 de véhicules, soit un taux de croissance de 76,41% , qui juste après a connu une baisse remarquable de près de 48 500 véhicules en 2015 ou il a compté 229 122. Cette chute peut être justifiée par les restrictions et les lois instaurées par l'Etat Algérien en 2014 concernant l'importation des véhicules (attribution des licences d'importation, l'obligation de l'obtention d'un cahier des charges pour les concessionnaires, limitation de nombres de véhicules importés,.....), ces mesures avaient un grand impact sur ce secteur. En 2016 le nombre de véhicules récentes était de 237 594 véhicules.

Graphique N° 07: Evolution du parc automobile de la wilaya de Bejaia 2011-2016

Source : Graphique réalisé par nos soins à partir des données du service des cartes grise de la wilaya de Bejaia.

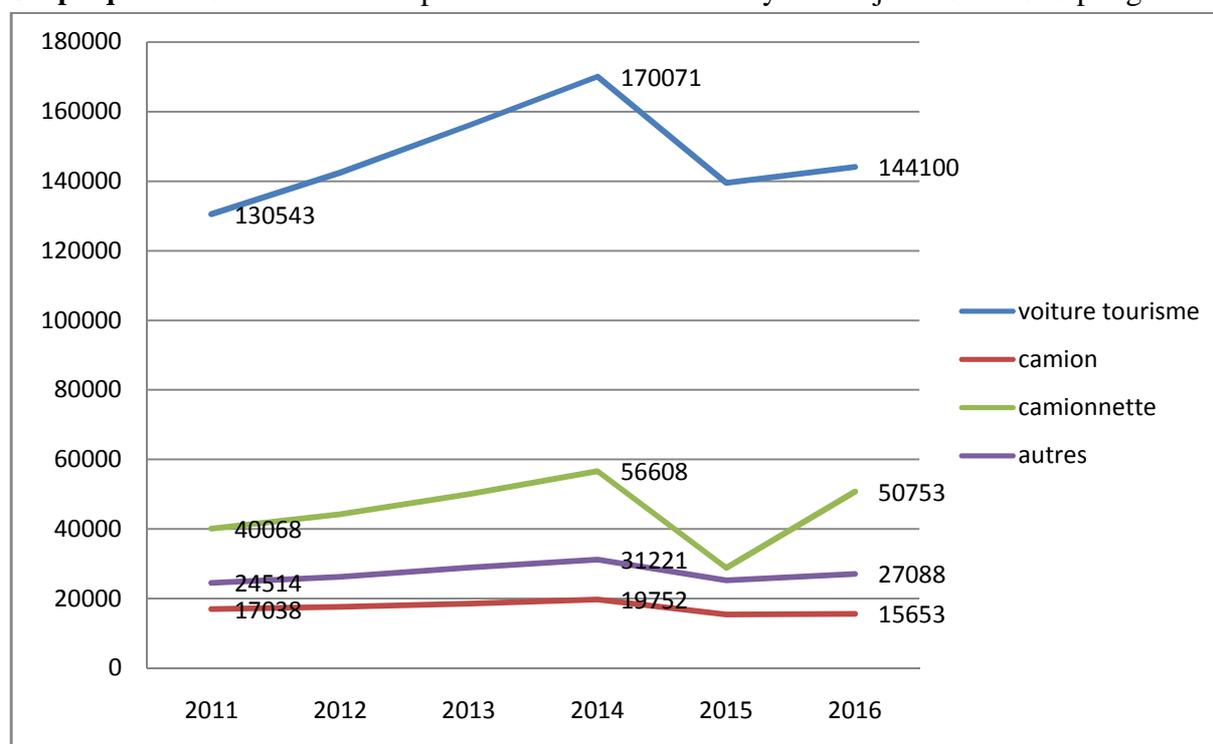
2- La répartition du parc automobile selon le genre de véhicules

Par genre de véhicules : En 2016, les véhicules de tourisme représentent l'essentiel du parc automobile de la wilaya de Bejaia avec près de 60.65 % du parc total. Le parc des véhicules de tourisme est passé de 130 543 d'unités en 2011 à 144 100 en 2016, soit 13 557 véhicules. La revalorisation des salaires et l'instauration du crédit automobile en 2000, sont à l'origine de l'acquisition des véhicules particuliers dans plusieurs familles algériennes, ce qui explique la part importante de ce type de véhicule dans le parc roulant. Suivi par les camionnettes et les poids lourds (camion) qui comptaient respectivement 40 068 véhicules en 2011 et dont le nombre a continué d'augmenter jusqu'à atteindre 56 608 véhicules en 2014, et 17 038 véhicules en 2011 jusqu'à 19 752 véhicules en 2014. Cette augmentation peut s'expliquer par la mise en œuvre du dispositif d'aide dans le cadre de l'Agence Nationale de Soutien à l'Emploi de Jeune (ANSEJ) pour les jeunes désirant créer des entreprises de transports depuis 1996. Grâce notamment à la politique de création d'emplois, plusieurs jeunes chômeurs ont pu ainsi se doter d'une camionnette ou d'un camion pour un usage professionnel. Mais en 2015 les nombres ont chuté à 48 817 pour les camionnettes et 15 451 poids lourds. En 2016 le parc compte 50 753 camionnettes et 15 653 camions. 27 088 unités comprenant notamment les tracteurs (routiers & agricoles), les remorques, les autocars & autobus (transport collectif de personnes) représentent 11,40 % du parc existant en 2016.

Tableau N°12 : Evolution du parc automobile de la wilaya de Bejaia 2011-2016 par genre

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
voiture tourisme	130543	142424	156064	170071	139560	144100
camion	17038	17680	18538	19752	15451	15653
camionnette	40068	44214	49965	56608	28817	50753
autocar bus réunis	5705	6167	6869	7620	4949	4985
tracteur routier	4648	5089	5500	5810	4572	4740
tracteur agricole	4058	4153	4339	4518	3936	4129
véhicule spécial	120	141	166	196	209	221
remorque	7370	7773	8417	8801	7488	7838
Moto	633	773	1122	1438	1642	2404
engins MTP	1980	2204	2461	2838	3498	2771
TOTAL	212163	230618	253441	277652	229122	237594

Source : données du service des cartes grise de la wilaya de Bejaia.

Graphique N° 08 : Evolution du parc automobile de la wilaya de Bejaia 2011-2016 par genre

Source : Graphique réalisé par nos soins à partir des données du service des cartes grise de la wilaya de Bejaia.

PS : autres = (autocar, bus + tracteur routier + tracteur agricole + véhicule spécial + remorque + moto + engins MTP).

3- La répartition du parc automobile selon la source d'énergie

Le taux de diésélisation a progressé dans les genres de véhicules traditionnellement à motorisation diesel tels que les Autocars et Autobus (98% en 2016 contre 81,2% en 2011), les Tracteurs routiers et agricoles respectivement (98,7% en 2016 contre 92,2% en 2011 et 97,8% en 2016 contre 95,2% en 2011), les véhicules spéciaux (89,3% en 2016 contre 48,4% en 2011). L'importance grandissante du parc des véhicules roulant au diesel se traduit déjà par des besoins en Gas-oil de l'ordre de 49% des besoins globaux.

L'examen de l'évolution du parc national automobile par source d'énergie, fait ressortir une tendance accentuée vers le diesel de tous les genres de véhicules y compris les véhicules utilitaires (camions, tracteurs) et les véhicules de transport collectifs de personnes (Autocars et Autobus) qui sont traditionnellement à motorisation diesel en majorité. Il est à noter que le taux de diésélisation a fortement progressé dans les genres de véhicules traditionnellement à motorisation Essence et qui de plus représentent les plus grandes proportions du parc national roulant, il s'agit en l'occurrence :

- des véhicules de tourisme qui représentent 61% de tous genres de véhicules du parc auto de la wilaya de Bejaia de 2016. Dans ce genre de véhicules, le taux a grimpé de 5,6% en 2011 à 15,3% en 2016.
- des camionnettes qui représentent 21% de tous genres de véhicules du parc auto de la wilaya de Bejaia de 2016. Près de 27% des camionnettes sont à motorisation diesel en 2016 contre 11,6% en 2011.

Le taux de diésélisation a aussi progressé dans les genres de véhicules traditionnellement à motorisation diesel tels que les Autocars et Autobus (98% en 2016 contre 81,2% en 2011), les Tracteurs routiers et agricoles (98,7% en 2016 contre 92,2% en 2011) et les véhicules spéciaux (89,3% en 2016 contre 48,4% en 2011).

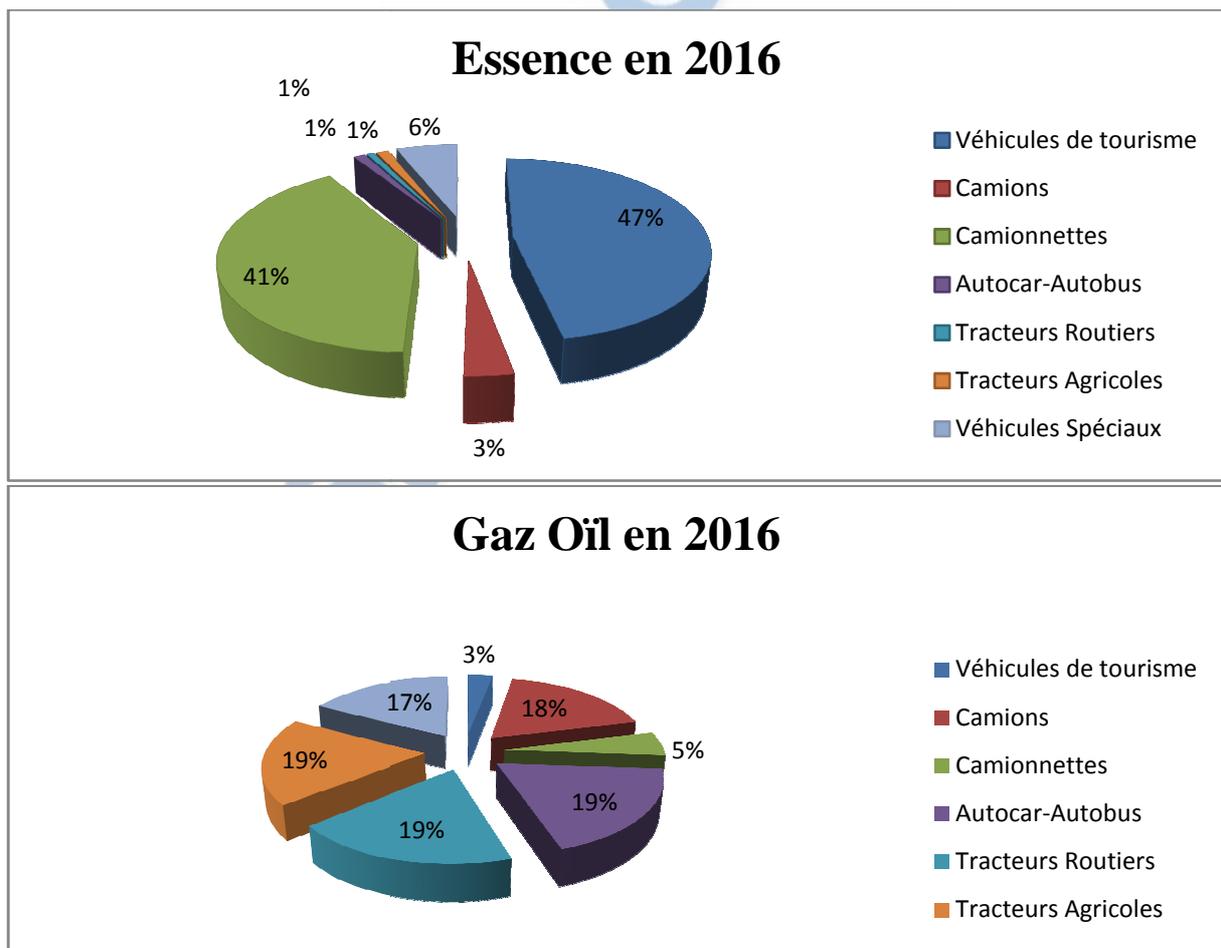
L'importance grandissante du parc des véhicules roulant au diesel se traduit déjà par des besoins en Gas-oil de l'ordre 49% des besoins globaux.

Tableau N° 13 : Structure du parc automobile par source d'énergie en (%).

Genre	2011		2016	
	Essence	Gaz Oil	Essence	Gaz Oil
Véhicules de tourisme	94,4	5,6	84,7	15,3
Camions	6,4	93,6	6	94
Camionnettes	88,4	11,6	73,2	26,8
Autocar-Autobus	18,8	81,2	2	98
Tracteurs Routiers	8	92,2	1,3	98,7
Tracteurs Agricoles	4,8	95,2	2,2	97,8
Véhicules Spéciaux	51,6	48,4	10,7	89,3
Total	76,6	23,4	68,7	31,3

Source : données du service des cartes grise de la wilaya de Bejaia.

Graphique N° 09: La part du parc automobile de la wilaya de Bejaia par genre de véhicule et type d'énergie (essence et gaz oil) en 2016.



Source : Graphique réalisé à partir des données du tableau N° 11.

4- La repartitions du parc automobile selon la tranche d'âge

Après analyse de la répartition du parc automobile de la wilaya de Bejaia selon la tranche d'âge durant la période qui s'étale entre 2011 et 2016, on constate que les véhicules de plus de 20ans sont les plus dominants du parc, en deuxième position on trouve les véhicules de moins de 5ans

Tableau N° 14 : Structure du parc automobile par tranche d'âge.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
0 à 5 ans	48497	55506	68144	65418	67901	64511
6 à 10 ans	29268	31825	34018	45485	45095	50656
11 à 15 ans	32690	36957	39018	40951	25767	27038
16 à 20 ans	21022	21751	24346	32592	20289	23012
20 ans et +	80686	84579	87915	93143	70070	72377
TOTAL	212163	230618	253441	277652	229122	237594

Source : données du service des cartes grise de la wilaya de Bejaia.

Les apports annuels de véhicules neufs essentiellement par les importations ont eu pour effets le rajeunissement du parc national automobile particulièrement au niveau de certains genres de véhicules. En effet en 2016, la proportion des véhicules de moins de 5 ans est de :

- 26,01 % pour les véhicules de tourisme contre 20,74 % en 2011,
- 34,87 % pour les camionnettes contre 29,11 % en 2011,
- 30,42% pour les engins MTP contre 28,86% en 2011,
- 50,67 % pour les véhicules spéciaux contre 26,66 % en 2011,
- 67,84% pour les motos contre 22,43 % en 2011.

On relève par contre un vieillissement prononcé du parc des tracteurs agricoles et routiers respectivement dont la proportion des moins de 5 ans est tombé de 36,01 % en 2011 à 15,03 % en 2016 et de 36,91% en 2011 contre 28,6 %en 2016 et celui des camions pour lesquelles la proportion des moins de 5 ans est passée à 14,28% en 2016 contre 20,79 % en 2011. On ce qui concerne les autocars et les autobus, la part est tombée de 28,98 % en 2011 à 14,28 % en 2016. Enfin 22,97 % en 2016 pour les remorques contre 25,15 % en 2011.

Tableau N°15 : Véhicules de moins de 5ans repartie selon le genre

	2011		2016	
	N	%	N	%
voiture tourisme	27082	20,74	37490	26,01
camion	3543	20,79	2236	14,28
camionnette	11667	29,11	17702	34,87
autocar bus réunis	1649	28,98	719	14,42
tracteur routier	1716	36,91	1356	28,6
tracteur agricole	244	36,01	621	15,03
véhicule spécial	32	26,66	112	50,67
remorque	1854	25,15	1801	22,97
Moto	142	22,43	1631	67,84
engins MTP	568	28,68	843	30,42
TOTAL	48497	22,85	64511	27,15

Source : données du service des cartes grise de la wilaya de Bejaia.

5- La répartition spatiale (place de la wilaya de Bejaia)

Pour ce qui est de la répartition spatiale, le parc automobile de la wilaya de Bejaia a occupé la quatrième place sur les 48 wilayas de l'Algérie en 2015 avec un pourcentage de 3,64%, après la capitale (Alger) avec 33,52 %, suivie par la wilaya de Sétif qui avec un pourcentage de 4,53% et wilaya de Tizi-Ouzou avec un pourcentage de 4%.

Tableau N°16 : Classements des 10 premiers parcs automobile en Algérie en 2015

Wilaya	Alger	Sétif	Tizi Ouzou	Bejaia	Constantine	Annaba	Blida	Batna	Oran	Boumerds
%	33,52	4,53	4	3,64	3,58	3,44	3,41	3,37	3,03	2,25
Classement	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10

Source : Office National des Statistique

Section 2 : Analyse des résultats de l'enquête

Nous présenterons d'abord la méthodologie de l'enquête de terrain, avant de développer les détails des résultats obtenus.

1- Méthodologie et organisation de la recherche

Pour la collecte de données et la vérification de nos hypothèses, et pour mieux comprendre le concept de notre thème on a procédé à une enquête à travers un questionnaire composé de 26 questions au près des concessionnaires automobiles de la wilaya de Bejaia activant dans la commercialisation des véhicules et offrant des services après vente.

1.1- Objectif de l'enquête

Cette enquête a pour objet d'arriver à dégager un certain nombre de données qui peuvent reprendre clairement à la problématique posée et de rassembler les informations nécessaires pour confirmer ou infirmer nos hypothèses de départ. Elle vise aussi à présenter les caractéristiques de l'industrie automobile récemment implanté en Algérie, notamment ces obstacles, ainsi que de vulgariser les conséquences de cette nouvelle activité.

1.2- Echantillonnage

Le tableau suivant montre la structure de notre échantillon d'enquête

Tableau N° 17 : Structure des concessionnaires enquêtées par commune

Communes de localisation	Nombres d'entreprises enquêtées	%
Bejaia	04	40%
Akbou	04	40%
Sidi aich	01	10%
Oued ghir	01	10%
TOTAL	10	100%

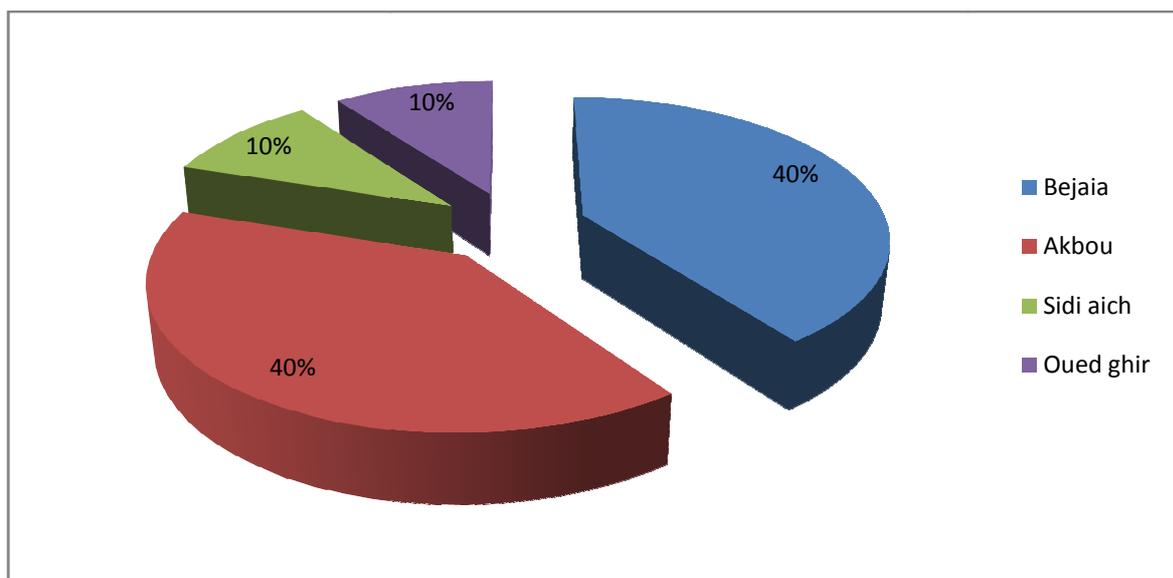
Source : réalisé par nos soins à partir des résultats de l'enquête.

Nous avons sélectionnés 16 concessionnaires ayant obtenus effectivement des licences et des quotas d'importation dans la wilaya de Bejaia. A l'évidence, nous n'avions pas obtenus toutes les réponses souhaitées ; certains refusent de dévoiler certains chiffres de peur de concurrence, d'autre prétextent l'absence des responsables, enfin, il y a ceux qui trouvent que le sujet est trop d'actualité donc sensible. Ceci pour souligner, les difficultés d'avoir l'information juste et complète. En revanche, à l'occasion de cette enquête, nous avons rencontré des cadres de valeur dotés d'une compétence et de sens de coopération hautement élevés.

A cet effet nous avons retenu un échantillon de dix (10) concessionnaires, réparties à travers quatre communes de la population étudiée. La commune de Bejaia et celle d'Akbou représentent 04 concessionnaires chacune (soit 40%), les deux communes Sidi-Aich et Oued-Ghir représentent 10% chacune.

A souligner plusieurs concessionnaires ont procédé à la fermeture de leurs show-room (arrêt de leurs activité) après l'instauration des nouvelles mesures d'importation de véhicules. On cite en exemple : SARL HOUASSI représentant de la marque SUZUKI, le concessionnaire représentant la marque coréenne SANG YONG et le concessionnaire de la marque TOYOTA qui se situe a la commune de Bejaia.

Graphique N° 10: répartition des concessionnaires enquêtées



Source : réalisé à partir des données du tableau N° 15

2- Définition d'un concessionnaire automobile, son rôle et ses qualités¹

Le concessionnaire automobile est le professionnel responsable d'une concession automobile, société qui commercialise l'ensemble des modèles de voitures neuves d'un constructeur de véhicules. Il est le revendeur officiel de la marque automobile. Le concessionnaire automobile reçoit ses clients dans sa concession auto, dans laquelle l'ensemble des voitures neuves commercialisées par le constructeur automobile sont exposées. Le rôle du concessionnaire auto est de conseiller ses clients dans l'achat de leurs voitures neuves (gamme, modèle, motorisation et équipement). Au-delà de la vente de voitures neuves, le concessionnaire automobile propose également des prestations d'entretien des véhicules par des mécaniciens spécialistes de la marque, de service après-vente, de vente d'accessoires et de pièces détachées pour les modèles qu'il commercialise et le financement pour l'achat d'une voiture neuve.

Ses qualités : Le concessionnaire automobile doit impérativement être un bon négociant et un bon commercial, son but étant de vendre un maximum de voitures en adéquation avec la recherche de son client, il connaît parfaitement les modèles qu'il expose dans sa concession et en énumère les caractéristiques et les performances.

- il doit être capable de convaincre, mais aussi de conseiller le client en fonction de ses besoins.
- Il doit être à l'écoute du client afin de lui proposer le produit adapté.
- Un bon concessionnaire automobile est donc quelqu'un de sociable et de chaleureux, à la présentation irréprochable : c'est lui qui représente la marque.
- Par ailleurs, il est indispensable pour un concessionnaire automobile de connaître les produits qu'il vend sur le bout des doigts et de maîtriser les solutions financières proposées.
- Il est aussi amené à établir un suivi avec ses clients après la vente, prenant régulièrement contact avec eux par téléphone ou courrier, pour évaluer leur satisfaction.

¹<http://www.imaginetonfutur.com/concessionnaire-automobile.html> consulté le 25/06/2017.

Le métier s'exerce en majeure partie en show-room (hall d'exposition). Le reste du temps, l'activité de prospection implique de nombreux déplacements en voiture de fonction chez le client ou dans les garages partenaires².

3- Les caractéristiques générales des entreprises enquêtées :

Après avoir détaillé la méthodologie de recherche, nous consacrons cette partie à la présentation des concessionnaires enquêtés

3.1- Présentations des entreprises interrogées

Dans ce point nous présenterons les concessionnaires interrogés.

3.1.1- Présentation de l'entreprise Tiziri Motor

L'entreprise Tiziri Motor est créée en 2013 elle se situe à la zone industrielle Iboulassen Oued-ghir à Bejaia, c'est une société à responsabilité limitée (SARL) par sa forme juridique. Elle a pour principale activité, la commercialisation des véhicules de la marque Renault et Dacia ainsi que le service après-vente de ces véhicules. L'entreprise a débuté avec un effectif de 27 employés et en compte 36 aujourd'hui. Son principal marché est le marché national.

3.1.2- L'entreprise AKBOU AUTO BEJAIA

L'entreprise AKBOU AUTO est créée en 2008, elle se situe à la rue des concessionnaire, zone industrielle, 06000 Bejaia, c'est une société à responsabilité limitée (SARL) par sa forme juridique. Elle a pour principale activité, la commercialisation des véhicules de la marque Kia, ainsi que le service après-vente de ces véhicules. L'entreprise a débuté avec un effectif de 30 employés et en compte 140 aujourd'hui. Son principal marché est le marché national.

3.1.3- CEA HAMMOUCHE frères

L'entreprise CEA HAMMOUCHE frères est créée le 13 janvier 1992, elle se situe à la rue arrière port Bejaia, c'est une société à responsabilité limitée (SARL) par sa forme juridique. Elle a pour principale activité, la commercialisation des véhicules de la marque Peugeot ainsi que le service après-vente de ces véhicules. L'entreprise a débuté avec un

²<http://www.orientation-pour-tous.fr/metier/vendeur-ou-attache-commercial-automobile-auto,14879.html> consulté le 25/06/2017.

effectif de 7 employés et en compte 59 aujourd'hui. Son principal marché est le marché régional.

3.1.4- CAP MOTORS

L'entreprise CAP MOTORS est créée en 2015, elle se situe à la zone industrielle Iheddaden Bejaia, c'est une société à responsabilité limitée (SARL) par sa forme juridique. Elle a pour principale activité, la commercialisation des véhicules de la marque Hyundai et Suzuki. L'entreprise a débuté avec un effectif de 5 employés et en compte 20 aujourd'hui. Son principal marché est le marché national.

3.1.5- SARL AUTOVAL

L'entreprise SARL AUTOVAL est créée en 2001, elle se situe à la zone industrielle Iheddaden Bejaia, c'est une société à responsabilité limitée (SARL) par sa forme juridique. Elle a pour principale activité, la commercialisation des véhicules de la marque VOLKSWAGEN, SEAT, Audi, SKODA, ainsi que le service après-vente de ces véhicules. L'entreprise a débuté avec un effectif de 40 employés et en compte 89 aujourd'hui. Son principal marché est le marché régional.

3.1.6- Bougie AUTO

L'entreprise Bougie AUTO est créée en 2006, elle se situe à la route nationale N°26 Taharacht Akbou Bejaia, c'est une société à responsabilité limitée (SARL) par sa forme juridique. Elle a pour principale activité, la commercialisation des véhicules de la marque Citroën, ainsi que le service après-vente de ces véhicules. L'entreprise a débuté avec un effectif de 8 employés et en compte 22 aujourd'hui. Son principal marché est le marché national.

3.1.7- SARL VOLK AUTO

L'entreprise VOLK AUTO est créée en Décembre 2014, elle se situe a Azaghar, Akbou, Bejaia, c'est une société à responsabilité limitée (SARL) par sa forme juridique. Elle a pour principale activité, la commercialisation des véhicules de la marque SEAT, Skoda, Volkswagen, Audi, Porsche ainsi que le service après-vente de ces véhicules. L'entreprise a débuté avec un effectif de 25 employés et en compte 59 aujourd'hui. Son principal marché est le marché national.

3.1.8- SARL BEKKOUR et Cie

L'entreprise Bekkour et Cie est créée en 2003, elle se situe à Takerietz RN 26 Sidi Aich, Bejaia, c'est une société à responsabilité limitée (SARL) par sa forme juridique. Elle a pour principale activité, la commercialisation des véhicules de la marque TOYOTA ainsi que le service après-vente de ces véhicules. L'entreprise a débuté avec un effectif de 21 employés et en compte 32 aujourd'hui. Son principal marché est le marché régional.

3.1.9- AKBOU AUTO (AKBOU)

L'entreprise AKBOU AUTO est créée en 2008, elle se situe à Azaghar, Akbou, Bejaia, c'est une société à responsabilité limitée (SARL) par sa forme juridique. Elle est concessionnaire exclusif de la marque HAIMA et aussi la représentante de la marque KIA. Elle a pour principale activité, la commercialisation des véhicules de la marque HAIMA, KIA, FORD, HYUNDAI, MERCEDES ainsi que le service après-vente de ces véhicules. L'entreprise a débuté avec un effectif de 50 employés et en compte 156 aujourd'hui. Son principal marché est le marché régional.

3.1.10- Djurdjura Motors

L'entreprise Djurdjura Motors est créée en Décembre 2014, elle se situe à Azaghar, Akbou, Bejaia, c'est une société à responsabilité limitée (SARL) par sa forme juridique. Elle a pour principale activité, la commercialisation des véhicules de la marque SEAT, Skoda, Volkswagen, Audi, Porsche ainsi que le service après-vente de ces véhicules. L'entreprise a débuté avec un effectif de 25 employés et en compte 59 aujourd'hui. Son principal marché est le marché national.

3.2- La situation géographique des différents concessionnaires interrogés

Les concessionnaires se focalisent en masse dans deux endroits le chef-lieu de la wilaya de Bejaia et la commune d'Akbou.

3.2.1- situation géographique des concessionnaires de la commune de Bejaia

La majeure partie des concessionnaires interrogés du chef-lieu de la wilaya de Bejaia se regroupe dans la zone industrielle d'IHEDDADEN, ou ce qu'on appelle rue des concessionnaires, ils sont aux nombres de 04 soit (40%), le reste se situent pas loin de ces derniers ce qui facilite l'accès aux clients.

Figure N° 3 : Emplacements des concessionnaires de la commune de Bejaia



Source : Google maps

3.2.2- situation géographique des concessionnaires dans la daïra d'Akbou

La majeure partie des concessionnaires de la daïra d'akbou (wilaya de Bejaia) se regroupe à Azaghar sur la route nationale N°26, ils sont au nombre de 04 (soit 40%), le reste se situe pas loin de ces derniers, toujours sur la route nationale N°26 ce qui facilite l'accès aux clients.

Figure N° 04 : Emplacements des concessionnaires de la commune d'Akbou



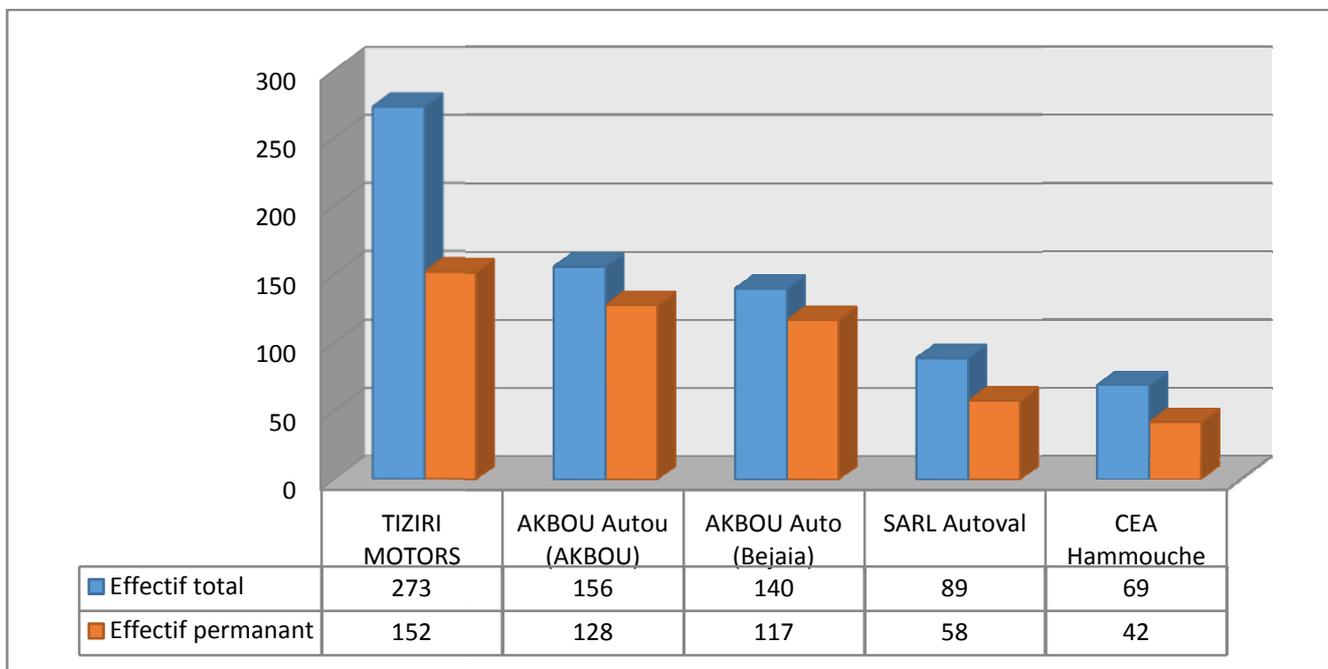
Source : Google maps

4. Analyse des repenses du questionnaire

Notre échantillon vise l'ensemble des concessionnaires automobiles qui représentent des agents distributeurs agréés, où ils exercent soit l'activité de vente de véhicules neufs et des pièces de rechanges ou offrent des services après vente (la maintenance). En ce qui concerne le statut juridique 100% des entreprises sont des SARL.

L'ensemble de ces concessionnaires sont des entreprises privées, nationale ou régionales. Elles emploient un effectif total de 850 salariés, dont 73.54% sont des permanents, et le reste est constitué d'un personnel contractuel (soit 26.46%). Le graphe suivant représente les concessionnaires qui emploient un effectif important.

Graphique N° 11 : Effectif total des entreprises enquêtées.



Source : réalisé par nos soins à partir des données de questionnaire.

❖ La répartition des clients, et l'importance du dispositif ANSEJ et CNAC dans le secteur automobile

Les principaux clients des concessionnaires automobiles de la wilaya de Bejaia sont en grande majorité des clients particuliers, avec un pourcentage de 70%, suivi des entreprises privées avec un taux de 20%, bien qu'il y ait un nombre d'entreprises publiques ou administrations publiques, et entreprises étrangères qui représente les 10% restants. Concernant les pourcentages des véhicules vendus dans le cadre ANSEJ et CNAC cela diffèrent d'une entreprise à une autre. Ils varient entre 0% et 25% pour la plus part (Djurdjura

Motors, Tiziri Motor, Akbou Auto...), et entre 25% et 50% tel que (Bougie Auto (Citroën), SARL BEKKOUR et CIE.....).

Tous les véhicules vendus aux entreprises privées sont à l'origine issus des dispositifs de création d'emplois ANSEJ, CNAC, concernant les marques (Renault, Peugeot, HAIMA, KIA, Hyundai).

❖ Les mesures prises par l'Etat concernant les importations des véhicules

Les importations en Algérie ont connus une régression considérable en raison des mesures appliquées par le gouvernement algérien, comme l'attribution des cahiers des charges relatifs aux conditions, et modalités d'exercice des activités des concessionnaires de véhicules neufs. Les résultats du questionnaire révèlent, que 100% des concessionnaires interrogés disposent d'un cahier de charge. Ils sont nombreux soit 60% à penser que l'attribution de ces cahiers des charges n'est rien d'autre qu'un moyen visant à réduire la quantité des véhicules importés, quant aux autres ils voient que cette mesure est encourageante pour assainir le marché algérien, et améliorer la qualité des véhicules importés qui sera conforme aux normes de sécurité internationales, ainsi que de perfectionner le parc automobile en Algérie. Par contre, certains concessionnaires voient que les quotas d'importation sont insuffisants pour répondre à la demande du marché automobile algérien. Les repenses du questionnaire démontre que 70% de ces concessionnaires, sont d'accord sur le fait que la décision prise par le ministère de l'industrie et du commerce, concernant l'attribution des licences et des quotas d'importation est une décision conçue aléatoirement, sans aucune étude de marché, et de la situation de l'industrie automobile nationale actuelle (l'incapacité de la production locale actuelle à satisfaire la demande locale). Les agents commerciaux ont affirmé que l'introduction de ces contingents (qualitatifs et quantitatifs) ont un impact direct sur leur activité, cela est traduit par ;

- ✓ La diminution du chiffre d'affaire à cause du recul des ventes ;
- ✓ Baisse des salaires ;
- ✓ Réduction du nombre d'employés (licenciement).

L'attribution des quotas d'importation pour les concessionnaires engendre une baisse dans leur activité ainsi que leurs ventes, ce qui oblige les responsables ou les dirigeants à réduire les charges par le moyen de licenciement des ouvriers. Cela favorise l'augmentation du taux de chômage et c'est l'avis de 60% des concessionnaires. Quant aux 30% restant ils

voient que c'est une bonne initiative dans la mesure où elle sera équitable en tenant compte de la taille des agents distributeurs.

Parmi les concessionnaires sélectionnés pour l'obtention des licences nous pouvons citer : SARL Autoval, SARL Cap Motors, Bougie Auto, SARL CEA Hammouche frères, Akbou Auto (Bejaia), Akbou Auto (Akbou), SARL Tiziri Motor, SARL Djurdjura Motors, SARL VOLK Auto et SARL Bekkour & Cie...etc

❖ La variation des ventes à partir de 2014

Les nouvelles mesures instaurées par l'Etat depuis 2014 ont eu un impact sur l'activité des concessionnaires car d'après leurs agents commerciaux, la totalité des concessionnaires interrogés ont enregistré une baisse dans leurs activités. Cette baisse peut s'expliquer par les éléments suivants :

- ✓ Les quotas d'importations imposés par l'Etat qui limitent le nombre de véhicules importés;
- ✓ Le nouveau cahier de charge en 2015, qui exige certaines normes et condition de sécurités sur les véhicules importés ;
- ✓ La diminution des ventes dans le cadre d'ENSEJ et CNAC ;
- ✓ La suppression de crédit à la consommation ;
- ✓ L'instabilité de l'économie algérienne (crise économique, dévaluation de la monnaie, hausse des prix des véhicules).

❖ Les causes de la hausse exorbitante des prix des véhicules

La totalité des concessionnaires justifient la flambée des prix des véhicules neufs par la perte en valeur de la monnaie nationale par rapport aux monnaies d'importation. Certain parmi eux dont le nombre est de 6/10 concessionnaires, considèrent aussi que le déséquilibre flagrant sur le marché de l'offre et la demande est l'un des facteurs qui contribuent à la hausse des prix. Autrement dit, si la demande est supérieure à l'offre, les prix augmentent. On peut renvoyer cela aux quotas et aux licences d'importation. D'autres propositions ont été soulignées par certain concessionnaires tels que la hausse des droits de douane, la hausse des coûts de transport liés à l'importation des véhicules.

D'une autre part le risque de perte de change reste un problème que les importateurs rencontrent, car en Algérie, la cotation du dinar n'est pas le fait des marchés. C'est la Banque d'Algérie qui fixe le taux de change sur le marché interbancaire, avec un système dit « le flottement dirigé ». Après évaluation de l'évolution des devises sur le marché international, des cours du pétrole et autres indicateurs économiques nationaux, la Banque d'Algérie oriente la valeur du dinar.

En se focalisant sur les résultats de l'enquête, 60% des concessionnaires considèrent que le régime de change influence négativement leur activité. Une hausse des prix implique une baisse des ventes. Quant aux 40% restants, ils disent qu'ils n'étaient pas touchés, de fait que leurs transactions s'effectuent en dinars (monnaie nationale).

Par exemple, le concessionnaire SARL Autoval qui fait partie du réseau du groupe Volkswagen, commercialise plusieurs marques de voitures, et semble le plus pénalisé. Dans le showroom de ce concessionnaire, presque tous les modèles du groupe Volkswagen étaient non disponibles, à cause des importations des véhicules qui ont été suspendues en raison des quotas d'importation imposé par l'Etat, et de la dévaluation sévère du dinar, qui a perdu près de 30% de sa valeur en l'espace de quelques semaines.

La conjoncture actuelle de baisse des prix du pétrole, pousse le gouvernement à agir sur la valeur du dinar et sur les importations. Une politique maintes fois préconisée par certains économistes pour faire face à la crise du pétrole : dévaluer le dinar pour faire face à la baisse des prix du baril, en augmentant « artificiellement » les recettes fiscales, par un effet de change. Par conséquent, le gouvernement affaiblit le pouvoir d'achat avec comme objectif la réduction de la facture des importations qui a atteint près de 60 milliards de dollars en 2014. Tous les concessionnaires voient que la chute des prix du pétrole engendre la baisse des importations dans le pays d'une manière générale, vu que l'économie nationale est basée sur le prix du pétrole car les recettes hors hydrocarbure sont faibles malgré les directives tracées par le gouvernement.

❖ **L'impact de la baisse du pouvoir d'achat sur la demande de l'automobile**

La baisse du pouvoir d'achat d'une certaine catégorie social en Algérie a impacté négativement sur la demande et les ventes. 60% des concessionnaires automobile de la wilaya de Bejaia sont d'accord sur ce point. Cette baisse varie dans le cadre de la fourchette suivante :

- De 30% à 50% par rapport à 2015 ;
- De 40% à 70% par rapport à 2014 ;
- De 75% à 100% par rapport à 2013.

Les 40% des concessionnaires restants affirment le contraire en justifiant que la demande d'achat des véhicules est toujours forte mais c'est la non disponibilité de véhicule qui fait défaut tel que Renault Algérie.

❖ **L'impact de l'arrêt des opérations d'importations des véhicules causé par l'attente d'attribution des licences**

Durant cette période, les concessionnaires, se sont contentés de réagir après le fléchissement de leur activité économique en optant pour des solutions radicales : hausse des prix sur tous les modèles, réduction des dépenses publicitaires, licenciement économique des CDD et révision de la stratégie commerciale.

Cette contraction de la demande a été confirmée récemment par une étude de l'Association Nationale des Concessionnaires Automobiles (AC2A) qui a révélé que 100.000 Algériens ont procédé à l'annulation de leurs commandes d'achat de voitures qu'ils ont passé. Certains citoyens auraient même versés la première tranche auprès des concessionnaires. La flambée vertigineuse des prix des voitures neuves a dissuadé les acheteurs les plus téméraires. Les prix des voitures ont ainsi enregistré en moyenne des hausses allant de 30 à 50%.

L'exemple le plus éloquent en 2015 est la nouvelle Alto K 10 de Suzuki qui a vu son prix progresser de 71 millions de cts en fin 2013 à 111 millions de cts actuellement. La Suzuki Swift est proposée à 142,7 millions de cts (+32,7 millions de cts), contre 133 millions de cts pour Dzire (+34 millions de cts), 153 millions de cts pour la Suzuki Ertiga et enfin 204 millions de cts pour la Ciaz.

Chez Nissan en 2015, les prix ne sont pas plus accessibles. En l'espace de trois mois, le prix de la Micra est passé de 105 millions de cts à 146 millions de cts, soit une hausse de 41 millions de cts et c'est le même cas pour la majorité des concessionnaires.

❖ **La production National**

100% des concessionnaires voient que les restrictions liées à l'importation, ont pour objectif d'encourager l'investissement dans la construction automobile en Algérie, puisque leurs focalisation sur l'importation risque de nuire à leurs activité, et peut même arriver à la faillite et la fermeture de leurs entreprises. Donc ils sont obligés de se lancer dans une activité

industrielle ou semi-industrielle, comme il a été exigé dans la LF de 2014. Et pour cela l'Etat a mis à la disposition des concessionnaires des aides et des facilités, le point de vue des concessionnaires se partage entre deux propositions, 40% (soit 4/10) estiment que ces facilités favorisent leur activité, les 60% restant soit (6/10) trouvent que ces facilités sont en faveur des producteurs, et de la production locale uniquement.

D'après une analyse sur la nature des produits commercialisés, nous avons constaté que la majorité des concessionnaires commercialisent uniquement les véhicules importés (soit 7/10) puisque l'industrie locale est encore naissante et que leurs marques commercialisées ne sont pas encore produites localement. Les trois concessionnaires restants commercialisent les véhicules produits localement, il s'agit de SARL TIZIRI pour la marque Renault et SARL CAP MOTORS pour Hyundai ainsi que SARL VOLK AUTO pour les marques Volkswagen, Seat... Ces derniers ont optés pour la commercialisation du produit local et cela par rapport à l'installation des usines des marques qu'ils commercialisent au niveau national.

Afin de connaître les raisons qui ont poussé ces trois concessionnaires à commercialiser les véhicules locaux, l'enquête nous a permis de tirer les éléments suivants :

- ✓ Un prix moins cher par rapport à ceux importés ;
- ✓ certains concessionnaires pensent que la quantité et la demande des produits locaux sont des facteurs qui les poussent à commercialiser ce type de produit.
- ✓ L'intégration du crédit à la consommation pour le financement de l'acquisition des véhicules produits localement ;

En abordant le crédit à la consommation on a essayé de connaître c'est quoi l'impact de sa réintégration sur l'activité des concessionnaires, certains d'entre eux tels que la SARL Tiziri Motors, la SARL CEA Hammouche, Bougie Auto, considèrent que ce dispositif contribue à l'augmentation de la demande des véhicules locaux ainsi que la réduction de la demande des véhicules importés. Mais il y a certains qui ont souligné que cela n'aura aucun effet sur les véhicules importés comme les entreprises Akbou Auto et SARL Autoval.

Concernant le respect des normes qualité/prix pour les produits fabriqués localement, les réponses du questionnaire ont révélé que, 7/10 concessionnaires pensent que ces véhicules qui sont fabriqués en Algérie répondent aux normes en termes de prix, les produits locaux sont moins chers que ceux importés. Concernant la qualité, plus de 60% des concessionnaires (soit 6/10) voient que ces véhicules sont de bonne qualité. Par contre, les autres disent que ces produits ne répondent pas à ces normes.

❖ Satisfaction de la demande interne par la production actuelle

Tous les concessionnaires se sont mis d'accord sur le fait que la production actuelle n'arrivera pas à satisfaire la demande locale. La majorité d'entre eux estiment qu'il faut encore du temps pour satisfaire le marché local. D'après leurs estimations, le marché a besoin de 2 à 6 ans pour que la production locale arrive vraiment à satisfaire la demande interne, alors que deux concessionnaires prévoient qu'il faudra encore entre 10 à 20 ans pour l'atteindre. Donc les avis restent partagés au sujet d'une production automobile de 500 000 unités/an à l'échelle nationale à l'horizon 2020, la moitié pensent que c'est réalisable à l'image de Akbou Auto, SARL Autoval, SARL CAP Motors, l'autre moitié pense le contraire comme Tiziri Motor, SARL CEA Hemmouche et Bougie Auto.

Cet intérêt manifesté par l'Etat pour le lancement de la production nationale d'automobile est dû à la crise financière que traverse le pays, ce que les concessionnaires tel que : SARL CEA Hemmouche, SARL Tiziri Motor , SARL Autoval et Akbou Auto ont confirmés.

Les avis sur l'avenir de l'industrie et le marché automobile se partagent en deux. Quatre ont donné un avis pessimiste sur l'avenir de l'industrie automobile en Algérie. En effet, d'après eux, la vision du marché de l'industrie automobile pour le moment est sombre (n'est pas claire) car le secteur est instable et désorganisé. Les autres (soit 6/10 concessionnaires) restent optimistes puisque ils trouvent que l'industrie automobile en Algérie est toute neuve (naissante) et réserve des ressources importantes pour l'avenir. Pour la réalisation de cet avenir prometteur, il faut tout d'abord développer les infrastructures de base liées au secteur tel que les routes, les autoroutes ...etc. Ensuite, le développement de l'activité de la sous-traitance afin d'intégrer la pièce fabriquée localement dans leur processus de production, puisque, d'après notre analyse, 100% des concessionnaires pensent que l'industrie contribuera au développement de l'activité de la sous-traitance, essentiellement dans la fabrication de la pièce de rechange et pneumatique, carrosserie, vitreries,...etc.

Le secteur automobile reste un domaine influencé par plusieurs facteurs. La totalité des concessionnaires pensent que le pouvoir d'achat, l'instauration des quotas d'importation et l'augmentation des taxes (TVA, taxes sur les véhicules neufs...etc.), sont les facteurs qui influencent le plus le secteur de l'automobile en Algérie. Certains ont évoqué d'autres facteurs tel que la dévaluation de la monnaie nationale (comme Bougie Auto et Akbou Auto), les tarifs douaniers (comme SARL Autoval et SARL CEA Hammouche frères), la

concurrence sur le marché, ainsi que les aides de l'Etat pour l'industrie automobile (comme SARL Bekkour et CIE).

Quant à l'avenir de l'activité des concessionnaires, elle reste menacée si la situation de l'économie nationale reste tel qu'elle est, bien qu'il y ait certains qui pensent toujours poursuivre l'activité dans un futur proche (avec certaines concessions) comme Akbou auto et SARL CEA Hammouche. D'autres envisagent carrément l'arrêt de l'activité et pensent déjà à d'autre domaine de reconversion tel que Bougie Auto et SARL Autoval.

Enfin, pour clôturer, la majorité des concessionnaires ont proposés quelques solutions qui se traduisent par l'encouragement de l'investissement dans l'industrie automobile et la diversification du produit national pour répondre à la demande. Bien qu'il y ait certains qui proposent aussi la solution de l'importation d'un nombre suffisant de véhicules pour chaque année comme le concessionnaire « SARL Autoval ».

Conclusion

L'importation des véhicules n'a pas cessé d'augmenter depuis les années 2000. Le produit automobile, étant le produit le plus importé par l'Algérie, pèse beaucoup sur la somme totale réservée à l'importation des produits étrangers, ce qui a poussé le gouvernement Algérien en 2014 avec la crise, à limiter les importations des véhicules, et encourager des constructeurs automobiles étrangers à s'implanter sur le territoire national, afin de satisfaire la demande locale, dans un premier temps, et envisager l'exportation vers les pays étrangers, dans un deuxième temps.

Le marché automobile algérien n'a pas été bien structuré et organisé, pour remédier à cela, l'Etat algérien a décidé d'instaurer des règles afin de l'améliorer, notamment, le nouveau cahier des charge appliqué en 2015, et qui sert à améliorer la qualité des véhicules importés dans le but de répondre aux normes de sécurité internationale, ainsi que de perfectionner le parc automobile Algérien.

La dévaluation de la monnaie nationale a eu un impact négatif important sur les prix des véhicules importés, ce qui a engendré la hausse de tous les prix de vente des véhicules neufs, et qui, par conséquent, sont devenu inaccessible pour une large partie de la population algérienne, surtout après l'instauration de la nouvelle loi de finance 2017, qui a vu la hausse de nombreuses taxes et prix de différents produits alimentaires (notamment des produits de premières nécessités).

L'Algérie souhaite développer son économie en augmentant ses recettes d'exportations et ne pas dépendre uniquement des hydrocarbures, et réduire la somme réservée à l'importation en encourageant la production nationale et réussir à faire du marché de l'automobile un nouveau secteur d'exportation.

CONCLUSION GENERALE

Rapport gratuit.com

Conclusion générale

Le protectionnisme désigne l'intervention de l'État, dans le but de protéger son économie interne de la concurrence des autres États. Cette politique économique a pour principal but d'équilibrer la balance commerciale d'un pays lorsque ses importations sont trop importantes et risquent de nuire à la production locale. Il peut s'agir d'une mesure ponctuelle qui sert à protéger une industrie en voie de développement et qui pourrait être dépassée par la concurrence internationale sans intervention de l'État.

Le protectionnisme peut se révéler par la mise en place de droits douaniers, de taxes à l'importation, de normes contraignantes ou encore de subventions encourageant l'exportation pour les entreprises locales. Il s'agit d'établir des mesures décourageantes pour les pays importateurs, et au contraire, des mesures encourageantes pour les industries locales afin qu'elles exportent.

Ces mesures servent à renforcer la production des industries locales et défendre les intérêts des entreprises face aux concurrents étrangers, qui sont parfois plus compétitifs en termes de prix. Cela relève d'une politique interventionniste volontaire de l'État, qui se prémunit lorsqu'il est en situation de désavantage face aux concurrents d'autres pays.

L'industrie automobile était certes née en Europe. Devenue l'industrie de masse aux Etats-Unis et faisait partie du décollage économique Japonais, mais depuis la fin des années 90, elle a connue des changements importants dans les pays de la triade. La dernière décennie a connu une baisse de demande. A côté de cette baisse tendancielle, d'autres facteurs ont poussé les constructeurs de changer leurs stratégies de localisation. Ce qui a nécessité une réorientation de la production vers les pays émergents. Cette orientation de la production s'est accompagnée d'une croissance du marché automobile dans les pays émergents ou principale source de croissance provient des voitures accessible et produites localement¹.

D'autres facteurs plaident en faveur des pays émergents. En effet, les marchés automobiles émergents veulent s'appuyer sur la croissance de la demande interne de motorisation pour attirer des investissements de la parts des firmes automobiles internationales, afin de bénéficier des effets de l'industrialisation associées à ce genre d'activité productives, et pour échapper au déséquilibres de la balance commerciale que causerait un flux consistant d'importations.

¹Carlos Ghosn (preface), in Bernard JULLIEN, Yannick LUNG et Christophe MIDLER, L'épopée Logan, Dunod, Paris 2012

Le secteur des hydrocarbures en Algérie constitue, depuis l'indépendance, le pilier de l'économie algérienne, c'est pour cela qu'il est absolument indispensable de penser à préparer l'avenir du pays après le pétrole, et donc la recherche d'autres revenus alternatifs hors hydrocarbure, en revanche, l'industrie représente l'une de ces alternatives qui a une grande importance dans l'économie. L'industrie lourde avait été la pierre angulaire de la stratégie d'industrialisation algérienne dans les années 70, en lui taillant la part du lion notamment pour la sidérurgie et la pétrochimie. Dès les années 90, l'Algérie a accordé une priorité à la sphère productive nationale pour atteindre l'objectif fondamentale qu'est de sortir graduellement de la dépendance aux hydrocarbures et faire face au grand déséquilibre de la balance commerciale du pays. En effet, les importations en Algérie ont connu une hausse importante et cela dans tous les secteurs, notamment dans, le secteur automobile qui occupe la part la plus importante dans la facture d'importations.

L'Algérie représente le deuxième pays en Afrique avec une demande d'un demi-million de véhicules avec une facture d'importations automobile qui représente environ 7 milliards de dollars, ce qu'il a poussé à créer sa propre industrie sur son territoire.

L'Algérie peut s'appuyer sur ces atouts, tel son marché, sa main-d'œuvre et même les coûts d'énergies qui sont très faibles en les comparant à d'autres pays. Aussi une proximité avec le pôle sud européen. Toutefois, des contraintes freinent la localisation de l'industrie automobile dans notre pays, comme le climat des affaires, l'absence de stratégie économique claire, et les changements en matière de législation, en matière d'investissements comme la loi de finance complémentaire de 2009 et la règle 51/49 pour les investisseurs étrangers.

Avec la chute des prix des hydrocarbures enregistrée ces dernières années, l'Etat algérien se retrouve dans l'obligation de réduire les importations d'une manière générale, et l'importation des véhicules en particulier. C'est pour cet objectif que des politiques de restrictions ont été mises en œuvre ainsi qu'une stratégie d'industrialisation a été adoptée dans le but de substituer l'importation des véhicules par une industrie automobile locale. Une politique qui a incité, ces dernières années, les différentes marques d'automobiles mondiales à implanter leurs usines de montage de véhicules dans notre pays, encouragé notamment par les diverses facilités et avantages octroyés par les pouvoirs publics, tel que, le cas de Renault dont la venue semble avoir ouvert la porte aux autres marques. Néanmoins, La réussite de cette stratégie industrielle est attachée à l'encouragement de l'activité de la sous-traitance, car ce domaine assurera une réelle intégration des entreprises nationales dans l'activité industrielle.

Conclusion Générale

C'est pour cela, Nous avons déposé un questionnaire aux prés des concessionnaires de la wilaya de Bejaia, dans le but de reprendre à notre problématique qui étudie l'impact de toutes ces politiques déjà cités sur le secteur automobile et sur l'activité des concessionnaires.

D'après l'analyse des réponses obtenues du questionnaire nous constatons que cette politique protectionniste constitue une politique conjoncturelle liée à la situation actuelle de l'économie Algérienne qui permettra de réduire la facture des importations tout en instaurant une base d'industrie automobile locale, ces nouvelles lois instauré par l'Etat ont eu des répercutions remarquable sur le secteur automobile ainsi que sur l'activité des concessionnaires (diminution des importations, diminution du chiffre d'affaire des concessionnaires, arrêt de l'activité de quelques concessionnaires ...).Un constat qui nous permet de réponde et de vérifier nos hypothèses.

L'objectif de l'Etat ne s'arrête pas là, l'Algérie compte développer l'industrie mécanique par l'encouragement et l'émergence d'un réseau national de sous-traitance, ce qui contribuera à l'augmentation de la production nationale et de diversifier ainsi les exportations algériennes hors hydrocarbures.

ANNEXES

Liste bibliographique

I- Ouvrages

1. Ahmed BOUNFOUR, l'avenir de l'industrie automobile mondiale. Quelles stratégies ? la documentation française, Paris, 1987.
2. AT. Kearney, the contribution of automotive industry to technology and value creation, 2013.
3. Bouët A., 1998, Le protectionnisme : analyse économique, Paris, Vuibert
4. Charles P.KINDLEBERGER, Peter H.LINDERT, «Economie internationale», Economica, paris, 1981.
5. Chananron Jean-Jacques et Lung Yannick, économie de l'automobile, la découverte Paris, 1995.
6. Freyssenet Michel, Lung Yannick., Intégrations régionales et stratégies d'internationalisation des constructeurs automobiles, édition numérique : freyssenet.com Paris, 26 janvier 2001.
7. Gabrielle MARCEAU, les principes juridiques généraux du GATT et de l'OMC.
8. Michel RAINELLI, l'organisation mondiale du commerce, éditions Casbah, Algérie 2001.
9. Michelle J.L et Mayor.T. Economie international. Edition Dalloz. Avril2005.
10. Paul R. KRUGMAN, Maurice OBSTFELD, Economie Internationale, 3^e édition, 2003.
11. Paul R. KRUGMAN, Maurice OBSTFELD, Economie Internationale, 9^e édition, paris, 2012.
12. Matteo FERRAZZIET Andrea GOLDSTEIN, The New Geography of Automotive Manufacturing, International Economics July 2011.

II- Thèses et mémoires

A- Thèse :

- Aissat Née LEGHIMA Amina, (thèse de doctorat), la géographie de la production automobile dans le monde : y a-t-il une place pour l'Algérie ?, université Mouloud Mammeri de TiziOuzou, 2008.

B- Mémoires :

1. Souad BRAHMI, Mémoire de Magister en Sciences Economiques, «La libéralisation du commerce extérieur et impératifs de l'OMC avec références au cas de L'Algérie», 2010-2011.
2. Talha MOKHTAR, Mémoire de Magister en Sciences Economiques option économie régionale et urbaine appliquée, « Le Prix du Foncier Industriel en Algérie étude sur L'Ouest de l'Algérie », 2012-2013.

III- Articles :

1. Abderrahmane MEBTOUL, quelles sont les perspectives de la politique industrielle et de la privatisation des entreprises publique en Algérie ? Article publié dans le Maghreb le 09 Novembre 2010.
2. Collection Schlumpf – Musée National de l'automobile, les grandes dates de l'histoire automobile, N°002 Page 1/3.
3. Kamel BOUDAM, le climat des IDE en Algérie : Tendances et perspectives, Revue des Science Humaines-université Mohamed Khider Biskra N°12, Novembre 2007.
4. Roland GARDIN, L'automobile française : une filière majeure en mutation, Avis et rapports du Conseil économique et social de la République Française, 2006.
5. Rapport 2016 de la CNUCED : Augmentation des IDE en Algérie.
6. Nacira BOUKHEZER-HAMMICHE, Les politiques d'ouverture et désintégration du secteur industriel public en Algérie, Université de Bejaia – Algérie, (Avril 2016), N°4 p188, Revue publié dans Al-BashaerEconomic Journal.

IV- Textes législatifs :

1. Article N°134 de la loi N° 93-18, publiée sur le Journal Officiel de la République Algérienne N°88 le 30/12/1993.
2. 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.
3. Article N°75 de la loi de finance 2009 publié au journal officiel de la république algérienne N°44 le 26/07/2009.
4. 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.
5. Article N°51 et 52 de la loi de finance 2014 publié au journal officiel de la république algérienne N°68 le 31/12/2013.

V- Sites internet :

1. <https://www.ladissertation.com>
2. <https://www.andlil.com>
3. <https://perso.univ-rennes1.fr>
4. <http://www.larousse.fr>
5. <http://lewebpedagogique.com>
6. <http://libertariens.chez-alice.fr>
7. <http://www.ceim.uqam.ca>
8. <http://www.universalis.fr>
9. <http://www.thomasorliac.net>
10. <https://www.ladissertation.com>
11. <http://www.toupie.org>
12. <https://www.juripole.fr>
13. <http://www.glossaire-international.com>
14. <http://jseco22.blog.lemonde.fr>
15. <http://attac-gard-rhodanien.e-monsite.com>
16. <http://www.economiesolidaire.com>
17. <http://www.miniaturo.com>
18. <http://www.angelfire.com>
19. <http://www.avbf.fr>
20. <http://www.techno-science.net>
21. <http://www.youscribe.com>
22. <http://www.caradisiac.com>
23. <http://www.ladocumentationfrancaise.fr>
24. <http://www.make-it-in-germany.com>
25. <https://www.tanitly.com>
26. <http://www.ccfa.fr>
27. <http://hussonet.free.fr>
28. <http://www.datacar.com>
29. www.ons.dz
30. <https://www.senenews.com>
31. <http://autoalgerie.com>

32. <http://www.leconews.com/fr>
33. <http://snvigroupe.dz>
34. <http://www.jeuneafrique.com>
35. <http://www.leparisien.fr>
36. <http://www.autobip.com>
37. <http://www.algerie-eco.com>
38. <http://www.autoalgerie.com>
39. <http://www.leconews.com/fr>
40. <http://www.autobip.com>
41. <http://www.algerie-eco.com>
42. <http://fr.globalpetrolprices.com>
43. <http://www.aps.dz>
44. <http://www.capital.fr>
45. <http://www.expert-comptable-international.info/fr>
46. <https://www.ecb.europa.eu/ecb/educational/hicp/html/index.fr>
47. <http://www.lematindz.net>
48. <http://www.lafinancepourtous.com>
49. <https://www.economie.gouv.fr>
50. <http://www.imaginetonfutur.com>
51. <http://www.orientation-pour-tous.fr>

Liste des tableaux

Tableau N° 01	Les cycles de négociations commerciales multilatérales de 1947 à 1993	10
Tableau N°02	Les effets de la politique commerciale	19
Tableau N°03	Nombres d'employés directs dans l'industrie automobile en 2004.	34
Tableau N°04	L'oligopole mondial de l'industrie automobile en 2012	37
Tableau N° 05	Le classement du Top 20 des pays producteurs d'automobiles en 2015	44
Tableau N° 06	Les quotas d'importations par concessionnaires	52
Tableau N° 07	L'évolution des importations et du parc automobile en Algérie	53
Tableau N° 08	Les coûts des produits énergétiques	56
Tableau N° 09	Le réseau routier algérien	57
Tableau N°10	L'évaluation des différents critères de Doing Business 2016-2017 pour l'Algérie	60
Tableau N° 11	Les indicateurs économiques en Algérie	63
Tableau N° 12	Evolution du parc automobile de la wilaya de Bejaia 2011-2016 par genre	69
Tableau N° 13	Structure du parc automobile par source d'énergie en (%).	71
Tableau N° 14	Structure du parc automobile par tranche d'âge.	72
Tableau N° 15	Véhicules de moins de 5ans repartie selon le genre	73
Tableau N° 16	Classements des 10 premiers parcs automobiles en Algérie en 2015	73
Tableau N°17	structure des concessionnaires enquêtées par commune	74

Liste des graphes

	Liste des graphes	page
Graphique N°01	Le lien entre le niveau du revenu et le taux d'équipement automobile	39
Graphique N°02	Equipement automobile et niveau de développement économique	43
Graphique N°03	L'évolution du parc automobile en Algérie	53
Graphique N°04	L'évolution des importations en Algérie	54
Graphique N°05	Salaire moyen mensuel par foyer/ Euro en 2016	56
Graphique N°06	La variation des taux d'inflation en Algérie de 2012 à 2016.	64
Graphique N°07	Evolution du parc automobile de la wilaya de Bejaia 2011-2016	68
Graphique N°08	Evolution du parc automobile de la wilaya de Bejaia 2011-2016 par genre	69
Graphique N°09	La part du parc automobile de la wilaya de Bejaia par genre	79
Graphique N°10	Répartition des concessionnaires enquêtés.	75
Graphique N°11	Effectif total des entreprises enquêtés.	82
	Liste des figures	
Figure N°01	Les pays de la triade CARTE	30
Figure N°02	La position stratégique de l'Algérie sur la carte du monde carte	55
Figure N° 03	Emplacements des concessionnaires de la commune de Bejaia	80
Figure N° 04	Emplacement des concessionnaires de la commune d'Akbou	81
Schéma N°01	Structure de l'OMC	13

Université Abderrahmane Mira –Bejaia

Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion

Département des sciences commerciales

Questionnaires

Dans le cadre de la réalisation de notre mémoire de master en sciences commerciales, option ; finance et commerce international (FCI), dont le thème est intitulé « le protectionnisme et le marché automobile en Algérie essai d'analyse de l'activité des concessionnaire de la wilaya de Bejaia », et dans le but de mener à bien notre travail et de répondre à notre problématique, nous vous saurons très reconnaissants de bien vouloir accepter de collaborer avec nous en répondant à ce questionnaire.

Nous nous engageons à assurer l'usage exclusif et scientifique des informations obtenues et la stricte confidentialité.

Nous vous remercions d'avance pour votre coopération pour la réalisation de ce travail de recherche.

Promotion 2016/2017

Partie 2 :

Q1. Quels sont vos principaux clients ? Et quel est le nombre d'acquéreurs par an ?

- Particuliers Entreprises privés
 Entreprises publiques ou administrations publiques Entreprises étrangères

	Particuliers	Entreprises publiques	Entreprises privées	Administration et institutions publiques	Entreprises étrangères
2010					
2011					
2012					
2013					
2014					
2015					
2016					

Q2. Quel est le pourcentage de véhicules particuliers ou utilitaires vendu dans le cadre des dispositifs ANSEJ, CNAC ?

- Entre 00% et 25% Entre 25% et 50%
 Entre 50% et 75% Entre 75% et 100%

Q3. Disposez-vous d'un cahier de charge ?

- Oui Non

Q4. D'après vous, l'introduction du nouveau cahier de charge pour les concessionnaires est :

- Une mesure encourageante pour assainir le marché et améliorer la qualité des véhicules importés
 Une mesure protectionniste.

Q5. Faites vous partie des concessionnaires sélectionnés pour l'obtention des licences d'importation ?

Oui

Non

Q6. Que pensez-vous de la décision du ministère de l'Industrie et du Commerce au sujet des nouvelles dispositions concernant l'attribution des licences et des quotas d'importation des véhicules ?

Une bonne initiative

Mauvaise initiative

Q7. L'introduction des contingents (quantitatifs et de valeur) va-t-elle impacter votre Activité (volume, chiffre d'affaire, effectifs employés. . .) ? Si oui comment ?

Oui

Non

.....
.....
.....

Q 08. Avez-vous enregistré une variation importante dans vos ventes à partir de 2014 ?

Oui

Non

Quelles sont les raisons ?

.....
.....
.....

Q9. D'après vous, l'augmentation exorbitante des prix de véhicules ces trois dernières années est due à :

Diminution de l'offre automobile sur le marché

Augmentation de la demande sur l'automobile sur le marché

Perte en valeur de la monnaie nationale par rapport aux monnaies d'importation

Augmentation des prix automobile à l'importation

Autre,

Q10. Avez-vous été touchés par le problème de perte de change ?

Oui

Non

Expliquer ;.....
.....
.....

Q11. Pensez-vous que la chute des prix du pétrole soit à l'origine de l'introduction de quotas d'importation ?

Oui

Non

Q12. Des augmentations récentes des prix de certains produits de première nécessité ont relativement impacté le pouvoir d'achat d'une large catégorie sociale en Algérie. Avez-vous sentis l'impact de la baisse du pouvoir d'achat des ménages sur la demande de vos produits ? Si oui pouvez vous indiquer le pourcentage de baisse du pouvoir par rapport aux années précédentes ?

Oui

Non

.....% par rapport à 2015,

.....% par rapport à 2014,

.....% par rapport à 2013.

Q13. Est-ce que l'arrêt des opérations d'importations des véhicules depuis une certaine période, en attente d'attribution des licences a eu des effets sur la stabilité du marché, notamment, et au niveau des prix des véhicules ?

Oui

Non

Q 14. Pensez-vous que les restrictions liées à l'importation des véhicules vont encourager l'investissement dans la production locale ?

Oui

Non

Q 15. Que représentent pour vous les différentes aides et facilités de l'Etat concernant l'investissement dans l'industrie automobile en Algérie ?

- Elles sont en faveur de votre activité
- Au détriment de votre activité
- Sans effets sur votre activité
- En faveur des producteurs et de la production locale uniquement

Q 16. Est-ce que vous commercialisez :

- Les véhicules produits en Algérie
- Les véhicules importés
- Les deux produits en même temps

Q17. Si vous commercialisez les véhicules locaux, quels sont les raisons qui vous ont poussé à le faire :

- Ces véhicules sont moins chers que ceux d'importation
- Ces véhicules sont de bonne qualité
- Il y a une forte demande pour ces voitures « Made in Bladi »
- L'intégration de ces véhicules dans le crédit à la consommation

Autres (précisez) ;

.....
.....

Q18. Quel est l'impact des réintégrations des crédits à la consommation destinés aux produits locaux sur votre activité ?

- Augmentation de la demande des véhicules locaux
- Réduction de la demande des produits importés
- Aucun effet sur la demande des véhicules importés

Q25. Si la situation actuelle des prix des hydrocarbures reste telle qu'elle est comment vous imaginez le futur de votre activité autant que concessionnaire ?

- Arrêter l'activité
- Poursuite de l'activité
- Autre :.....

Q26. Quelles solutions proposez-vous face à cette situation, pour que le marché de l'automobile ne sombre pas ?

- L'importation d'un nombre suffisant de véhicules pour chaque année
- Délibération des licences d'importation de véhicules de moins de 03 ans
- Encourager l'investissement dans l'industrie automobile
- Diversifiés le produit national pour répondre à la demande.
- Autres :.....
.....

TABLE DES MATIERES

Liste des abréviations

Sommaire

Introduction générale.....01

Chapitre I : Le protectionnisme

Section 1 : l'histoire du protectionnisme et son développement théorique..05

1-	Le protectionnisme dans l'histoire mondiale	05
1.1-	Années 1840 : le débat sur les <i>Corn Laws</i>	05
1.2-	Du dix-neuvième au vingtième siècle.....	06
1.3-	L'émergence du libre-échange en Europe : 1846-1876.....	06
1.4-	Le retour au protectionnisme : 1879-1945	06
1.5-	Les Trente glorieuses (la libéralisation mondiale du commerce).....	07
2-	Principes et Disciplines de Base DU GATT	08
2.1-	Réductions tarifaires	08
2.2-	Elimination des restrictions quantitatives (contingents)	08
2.3-	Le principe de non-discrimination: clause de la nation la plus favorisée	08
2.4-	Un autre aspect du principe de non-discrimination: le traitement national	09
3-	L'Organisation Mondiale du Commerce OMC.....	11
3.1-	La création de l'OMC	11
3.2-	Le rôle de l'Organisation Mondiale du Commerce.....	11
3.3-	Structure Juridique et Fonctionnement de l'OMC	12
3.4-	Les principales différences entre le GATT et L'OMC	14

Section 2 : les instruments du protectionnisme et ses arguments.....15

1-	Les instruments du protectionnisme	15
1.1-	Les barrières tarifaires (Les droits de douane)	15
1.2-	Les barrières non tarifaires	17
2-	Les effets de la politique commerciale	19
3-	Les arguments en faveur et en défaveur du protectionnisme.....	20
3-1-	Les arguments en faveur du protectionnisme.....	20
3.2-	Les arguments en défaveurs du protectionnisme	22

Chapitre II : l'industrie automobile dans le monde

Section 1 : L'histoire de l'industrie automobile25

1-	Le terme automobile	26
2-	Les débuts de l'industrie automobile	26
2.1-	Le fardier de Nicolas-Joseph Cugnot	26
2.2-	Les premières voitures	26
3-	Les premiers constructeurs	26
3.1-	Carl Benz	26
3.2-	La Renault Type A de Louis Renault.....	27
3.3-	La fondation de Ford Motor Compagnie	27
3.4-	L'apparition de General Motors	27
4-	Les différentes étapes de la production automobile.....	27
4.1-	La production artisanale 1890-1910	28
4.2-	Les révolutions de Ford et de Sloan	28
4.3-	Déclin du fordisme et l'émergence du toyotisme	28
4.4-	Les nouvelles considérations.....	29
5-	La diffusion de l'automobile	29
5.1-	La triade	29
5.2-	Une industrie ou l'internationalisation était précoce.....	31

5.3-	Une industrie qui était dominée par les pays industrialisés au 20 ^{ème} siècle.....	31
5.3.1-	Une prise de participation dans le monde en développement	31
5.3.2-	Le processus d'internationalisation vers les pays en développement	32

Section 2 : Caractéristique de l'industrie automobile et sa demande.....33

1-	Les caractéristiques de l'industrie automobile	33
1.1-	Une industrie technologique	33
1.2-	Une industrie capitaliste et de main d'œuvre	34
1.3-	Une industrie de recherche et de développement.....	35
1.4-	Une industrie oligopolistique	36
2-	La consommation dans le secteur automobile.....	37
2.1-	L'automobile dans la consommation des ménages	38
2.1.1-	La consommation du produit automobile	38
2.1.2-	Les déterminants de la consommation de voitures	38
2.2-	L'évolution de la demande automobile	40
2.2.1-	La sensibilité conjoncturelle de la demande	41
2.2.2-	L'évolution tendancielle	41
2.2.3-	Les étapes de la motorisation	41
2.2.4-	Une nouvelle géographie de la demande	44

Chapitre III : l'industrie automobile en Algérie

Section 1 : Présentation de l'industrie automobile en Algérie.....47

1-	Historique et organisation du secteur automobile en Algérie.....	47
2-	Le rôle de l'Etat dans le développement de l'industrie automobile	51
3-	Le parc automobile algérien	52

Section 2 : les arguments en faveur et en défaveurs du secteur automobile 55

1-	Opportunités et contraintes de l'implantation d'une industrie automobile en Algérie.....	55
1.1-	Les avantages de la localisation d'une industrie automobile en l'Algérie	55
1.1.1-	Sa situation géographique	55
1.1.2-	Le coût de main-d'œuvre	56
1.1.3-	Coûts énergétiques	56

1.1.4-	Le réseau routier	57
1.1.5-	Le dynamisme du marché algérien.....	57
1.1.6-	Les investissements directs étrangers	58
1.1.7-	La présence d'une production de véhicules industriels intégrés.....	59
1.2.	Les inconvénients de la localisation d'une industrie automobile en l'Algérie	59
1.2.1-	Le climat des affaires	59
1.2.2-	Dépendance aux prix d'hydrocarbures.....	61
1.2.3-	La désintégration du tissu industriel algérien	62
1.2.4-	L'absence d'une stratégie économique claire	62
1.2.5-	La faible présence de sous-traitants automobile	62
1.2.6-	Le problème du foncier industriel.....	63
1.2.7-	Les indicateurs économiques	63
2-	Les facteurs influençant le marché automobile.....	64
2.1-	L'inflation	64
2.2-	Le budget de l'Etat	65
2.3-	L'évolution du pouvoir d'achat	65
2.4-	Le taux de change	65

Chapitre 4 : analyse de l'activité des concessionnaires de la wilaya de Bejaia

Section 1 : Le parc automobile de la wilaya de Bejaia.....67

1-	L'évolution du parc automobile de la wilaya de Bejaia.....	67
2-	La répartition du parc automobile selon le genre de véhicules	68
3-	La répartition du parc automobile selon la source d'énergie	70
4-	La repartions du parc automobile selon la tranche d'âge	72
5-	La répartition spatiale (place de la wilaya de Bejaia).....	73

Section 2 : analyse des résultats de l'enquête74

1-	Méthodologie et organisation de la recherche	74
1.1-	Objectif de l'enquête	74
1.2-	Echantillonnage	74
2-	Définition du concessionnaire automobile, son rôle et ses qualités.....	76

3-	Caractéristiques générales des entreprises enquêtées	77
3.1-	Présentation des entreprises interrogées.....	77
3.1.1-	Présentation de l'entreprise Tiziri Motor.....	77
3.1.2-	L'entreprise AKBOU AUTO BEJAIA.....	77
3.1.3-	CEA HAMMOUCHE frères.....	77
3.1.4-	CAP MOTORS.....	78
3.1.5-	SARL AUTOVAL.....	78
3.1.6-	Bougie AUTO	78
3.1.7-	SARL VOLK AUTO.....	78
3.1.8-	SARL BEKKOUR et Cie.....	79
3.1.9-	AKBOU AUTO(AKBOU).....	79
3.1.10-	Djurdjura Motors	79
3.2-	La situation géographique des différents concessionnaires interrogés.....	79
3.2.1	Situation géographique des concessionnaires du chef-lieu de la wilaya.....	79
3.2.2	Situation géographique des concessionnaires dans la commune d'Akbou	80
4-	Analyse des repenses du questionnaire.....	82
	Conclusion générale.....	91

Résumé

L'économie algérienne se caractérise par sa dépendance exclusive de la rente pétrolière, vu qu'il est un pays mono-exportateur des hydrocarbures. L'analyse de la structure des importations de notre pays, qui a atteint son sommet les années précédentes, montre que le secteur automobile occupe une marge très importante dans la facture d'importation. Dès lors, nous nous sommes intéressés aux politiques de l'Etat visant à réduire importations, ainsi que l'impact de ces dernières sur l'activité des concessionnaires et le secteur automobile.

A travers une enquête menée auprès des différents concessionnaires automobile de la wilaya de Bejaia, nous avons retenu que la crise économique a été la raison principale qui a poussé l'Etat à prendre des mesures protectionnistes (instauration des quotas d'importation, cahiers de charges,...etc), a fin de limité les importations, encourager la production nationale et favoriser les exportations, ces mesures ont toute fois un impact négatif sur certains concessionnaires tel que la baisse du chiffre d'affaire et même l'arrêt de l'activité pour certains.

Mots clés : protectionnisme, industrie d'automobiles, concessionnaires automobile, Bejaia, Algérie.

المخلص

الاقتصاد الجزائري يعتمد حصرا على عائدات النفط. إذ و كسائر بلدان العالم الثالث، تعتبر الجزائر من بين البلدان المصدرة لمادة الخام (الغاز و البترول). تحليل هيكل الواردات في بلدنا يدل على إن قطاع السيارات لديه هامش جد مهم في فاتورة الواردات. من هنا السؤال الذي يطرحه نفسه هو كيفية تقليصها و استبدالها بالتوجه نحو الصناعة وبالأخص صناعة تركيب السيارات، في الجهة المقابلة مدى تأثير السياسات المنتهجة في هذا المسار على مختلف الوكلاء المعتمدين المستوردين للسيارات في الجزائر.

عن طريق استطلاع آراء مختلف وكلاء بيع السيارات في ولاية بجاية ، فقد أبقينا على حقيقة أن الأزمة الاقتصادية هي السبب الرئيسي الذي جعل الدولة تتخذ تدابير حماية (إدخال حصص الاستيراد والمواصفات ،... إلخ)، بهدف الحد من الواردات وتشجيع الإنتاج المحلي وتشجيع الصادرات، إلا أن لهذه التدابير أثر سلبي على بعض المتعاملين، مثل انخفاض رقم المعاملات، بل ووقف النشاط بالنسبة للبعض.

كلمات المفتاح: سياسة الحماية. صناعة السيارات. وكلاء السيارات, بجاية . الجزائر.