

## Repenser le rôle moteur de l'industrie automobile.

Par-delà les soubresauts plus ou moins brutaux de la conjoncture dans les principaux pays industrialisés, l'évolution de l'industrie automobile mondiale pose quatre grandes questions :

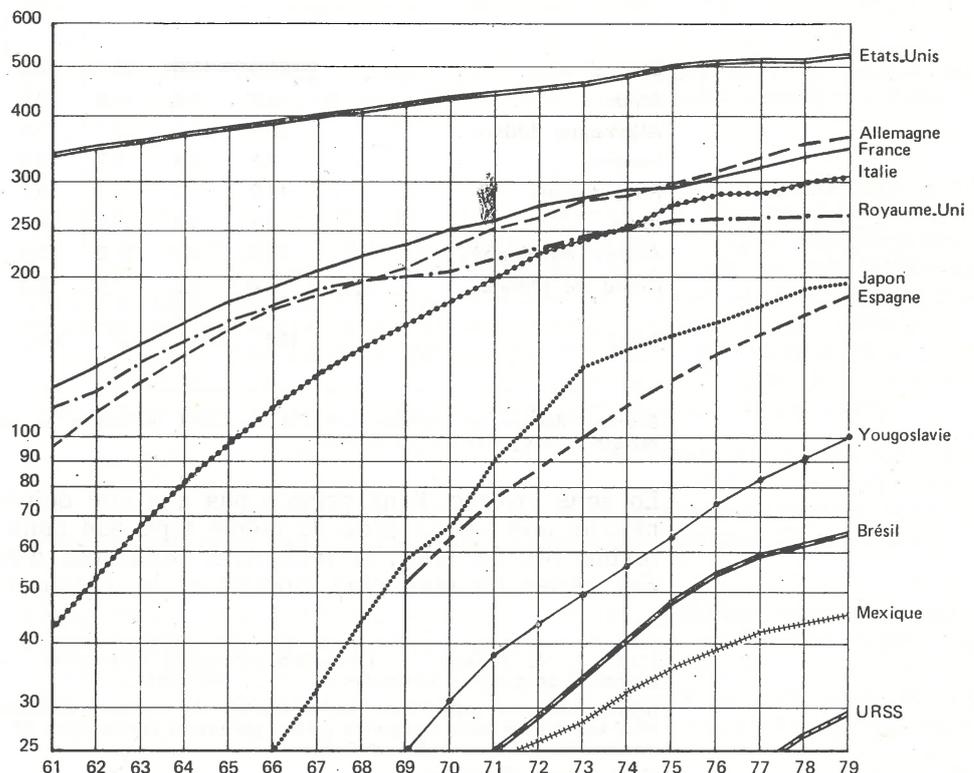
- la période actuelle marque-t-elle un changement durable dans le mode de développement de cette industrie ?
- les pays du Sud peuvent-ils constituer un exutoire, ou bien représentent-ils au contraire une menace dans ce secteur ?
- quelle est la principale forme de concurrence à l'échelle internationale ?
- faut-il envisager une reconversion du pôle automobile ?

1  
Une remise  
en cause  
du mode  
de développement

Si la baisse récente de la demande résulte principalement du second choc pétrolier, le graphique A illustre un problème majeur auquel sont confrontés les grands producteurs : la tendance structurelle de longue période à la saturation de la demande sur les principaux marchés. Entre 1973 et 1979, le nombre de voitures par habitant a augmenté de 12 % en France, 34 % en Allemagne et 45 % au Japon (les chiffres respectifs étaient de 37 %, 49 % et 432 % entre 1967 et 1973). En cela, ces pays se rapprochent de l'évolution des Etats-Unis, où l'accroissement de la densité automobile n'a été que de 15 % pour chacune des deux périodes. Il n'y aura donc plus, dans un proche avenir, de forte croissance de la demande et donc de la production automobile dans les principaux pays industrialisés.

GRAPHIQUE A

Nombre de voitures  
particulières  
pour 1 000 habitants



Source : Chambre syndicale des constructeurs automobiles.

Les chocs pétroliers successifs semblent avoir moins eu un effet durable sur le niveau de la demande, sauf à court terme, que sur les caractéristiques de celle-ci. Le centre de gravité de la demande au niveau mondial se déplace vers des véhicules plus petits, de maintenance plus simple et à faible consommation. Pour s'adapter à cette évolution les grandes industries automobiles, à commencer par celle des Etats-Unis (1), ont dû, malgré cette tendance structurelle à la saturation de la demande, mettre en œuvre des programmes d'investissements d'une ampleur sans précédent.

2  
Une industrie  
restant centrée  
sur les pays  
développés

Les pays en voie de développement ou même les pays de l'Est ne seront pas, à court terme, un marché de substitution pour les industries automobiles des pays industrialisés. Contraints par leur balance des paiements, ces pays ne peuvent supporter des importations massives de produits automobiles. Les plus importants d'entre eux favorisent une production locale à partir des filiales des grandes firmes européennes et américaines, souvent accompagnée d'accords de compensation pour l'échange de composants avec le pays partenaire.

Cette délocalisation n'entraîne pas, pour autant, un développement significatif des exportations de pièces et composants vers ces pays. Ainsi, dans le cas de la France, la part des parties et composants dans les exportations totales de produits automobiles progresse sur la période 1967-1977, passant de 20,1 % à 25,3 % du total (2), mais cette croissance relative est surtout due aux exportations vers les pays développés (3). Pour ce qui est des exportations vers les PVD, la part des pièces et composants ne passe que de 16,6 % à 16,9 % sur la période, et celle des voitures particulières baisse de 48,6 % à 40,9 %, tandis que les véhicules utilitaires progressent de 34,8 % à 42,2 %. C'est sans doute sur ce dernier poste que les pays du Sud manifesteront la demande la plus soutenue dans les prochaines années.

TABLEAU 1  
Structure  
du commerce international  
d'automobiles  
(En pourcentage.)

Années	Exportateurs				Importateurs			
	1967	1970	1974	1978	1967	1970	1974	1978
Etats-Unis .....	21,3	15,8	15,9	12,8	19,2	25,2	24,6	22,2
Japon .....	5,3	8,8	14,9	18,9	0,3	0,4	0,5	0,6
Allemagne fédérale .....	20,1	21,1	20,1	19,8	4,4	5,6	4,2	6,7
France .....	7,2	8,8	8,9	9,6	3,4	3,7	3,9	4,7
Royaume-Uni .....	11,3	9,1	6,4	5,7	2,0	2,2	3,2	5,3
Italie .....	5,3	5,3	4,9	4,8	1,8	3,0	2,3	3,3
Autres développés .....	20,6	24,1	21,0	20,6	39,2	36,7	35,2	30,6
Reste du monde .....	8,9	7,0	7,9	7,8	29,7	23,2	26,1	26,6
Total .....	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : Banque de données CHELEM du CEPII (échanges en valeur du matériel de transport terrestre, catégories FS, FT et FU).

En sens inverse, il ne semble pas que l'on doive envisager, pour l'automobile, une concurrence du même type que celle observée sur la filière textile (4). En effet, la recherche croissante d'économies d'échelle par des séries toujours plus longues et la transformation du processus de

(1) Cf. L. de Mautort : « L'industrie automobile américaine : une mise en mouvement » in *Economie prospective internationale*, n° 2, avril 1980.

(2) Ces données proviennent de la banque de données CHELEM. Les produits automobiles y sont répartis en trois catégories : FS : parties et composants, FT : voitures particulières, cycles, motocycles, FU : véhicules utilitaires.

(3) Y compris l'Espagne.

(4) Cf. CEPII : « Les économies industrialisées face à la concurrence du Tiers-Monde : le cas de la filière textile » (La Documentation française, août 1978).

production automobile vers une plus grande automatisation ne semblent pas, sauf cas particulier, devoir mettre les PVD producteurs en situation de concurrencer les producteurs traditionnels pour les produits finis. Ils risquent par contre de le faire sur certains composants ou équipements automobiles spécifiques.

Ce caractère d'industrie de pays développés se retrouve au niveau des échanges internationaux de produits automobiles. Le tableau 1 montre ainsi que l'ensemble des pays développés représentent plus de 90 % des exportations et près des trois quarts des importations mondiales (5). En 1978, les Etats-Unis importaient autant de produits automobiles que l'ensemble des pays en développement. Pour ce qui est des seules voitures particulières, les importations américaines s'élevaient à 29,4 % des importations mondiales, contre seulement 13,3 % pour les PVD.

3  
**Une concurrence renforcée entre les grands pays producteurs**

TABLEAU 2

Parts de marchés intérieurs pour les voitures particulières  
 (En pourcentage.)

Destination Origine	1970				1979			
	Etats-Unis	Japon	RFA	France	Etats-Unis	Japon	RFA	France
Etats-Unis .....	75,6	0,2	0,1	—	71,7	0,4	0,7	—
Japon .....	3,9	99,2	—	0,1	14,5	98,6	5,9	2,3
Allemagne fédérale .....	9,1	—	70,5	8,5	3,1	0,8	65,1	8,8
France .....	0,5	—	13,0	79,1	0,3	—	9,2	74,2
Autres pays .....	10,9	0,6	16,4	12,3	10,4	0,2	19,1	14,7
Total .....	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : Données en unités physiques, prolongation des calculs de L. de Mautort dans « Concurrence internationale et norme de production dans l'industrie automobile » (thèse de 3<sup>e</sup> cycle, EHESS, document CEP11, octobre 1980).

La poussée de l'industrie automobile japonaise est particulièrement significative. Les rapports de force évoluent sur chacun des marchés intérieurs, où la part des producteurs nationaux régresse régulièrement, sauf dans le cas japonais. Ils apparaissent également sur les différents marchés tiers. Ainsi, c'est aux Etats-Unis que s'est produit le principal affrontement entre les industries automobiles allemandes et japonaises : *la progression japonaise sur le marché américain de 1970 à 1979 s'est faite davantage aux dépens de l'Allemagne fédérale que des constructeurs américains (ceux-ci n'ont été vraiment touchés qu'en 1980).*

Le danger pour chaque industrie automobile nationale est d'être expulsée des marchés d'exportations, puis refoulée sur son marché intérieur. Ceci est un risque particulièrement grave pour les grandes industries automobiles européennes qui ont basé leur développement sur l'exportation.

4  
**Une position stratégique pour l'avenir**

Le maintien des positions acquises par les grandes industries automobile nationales ne peut passer que par la prise en compte rapide des transformations de la demande et des changements technologiques concernant le processus de production. Cela signifie une politique résolue d'investissements, malgré les aléas de la conjoncture. Au niveau mon-

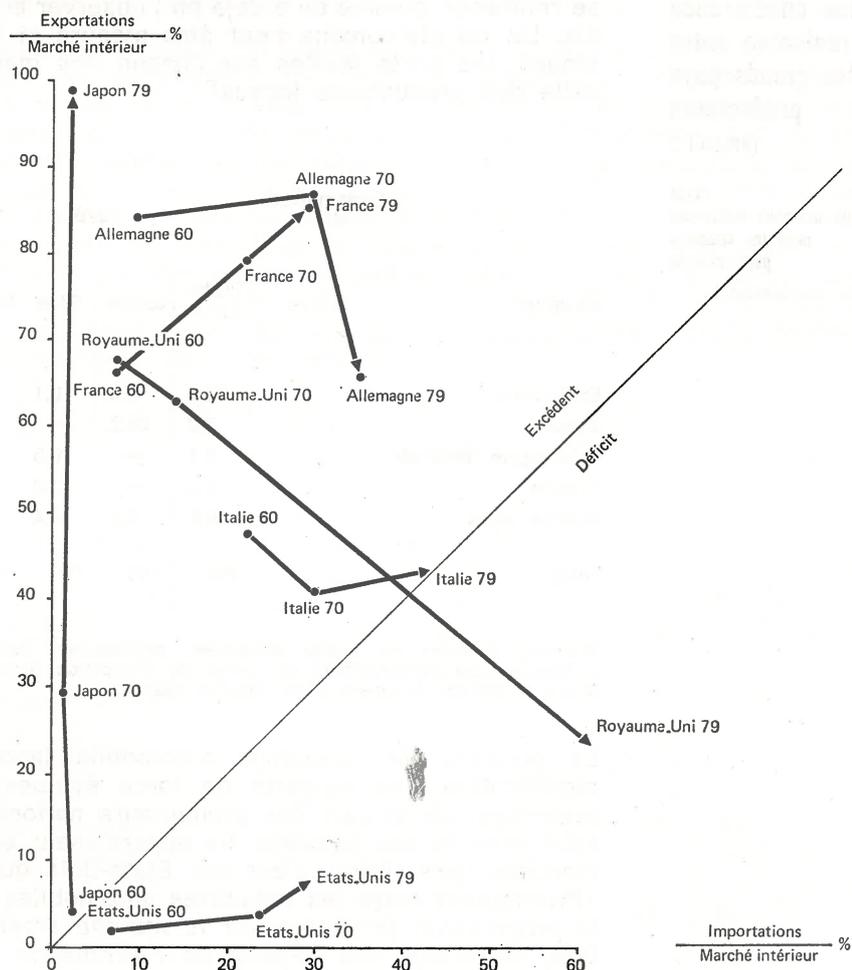
(5) On peut noter que la première place de l'Allemagne dans les exportations en valeur de 1970 à 1978 tient à la forte valeur unitaire des produits allemands.

dial, ce mouvement d'investissements que l'on observe dans chacun des grands pays risque de déboucher sur des surcapacités de production. Le développement de la production japonaise, tout comme les projets d'implantations américaines en Europe d'ici 1985, sont susceptibles d'avoir des effets déstabilisateurs aux conséquences particulièrement graves.

Face à ces difficultés majeures que devront affronter avec plus ou moins de succès les différents constructeurs automobiles, il devient essentiel de repenser le rôle moteur de cette industrie. Jusqu'à une date récente, celle-ci a créé des emplois, et elle a contribué largement à rééquilibrer la balance commerciale d'un pays comme la France. Le graphique B, qui représente les parts respectives des importations (en abscisse) et des exportations (en ordonnée) vis-à-vis du marché intérieur, montre que l'industrie française est la seule à avoir résisté jusqu'en 1979 à la percée japonaise, en maintenant intégralement sa position excédentaire.

GRAPHIQUE B

**Spécialisation  
pour les voitures  
particulières**

**Rédaction :**

Centre  
d'études prospectives  
et d'informations  
internationales  
9, rue Georges-Pitard  
75015 Paris  
Tél. : 842-68-00  
Rédacteur en chef :  
Gérard Lafay.

**Edition :**

La Documentation française.  
Abonnement d'un an  
(8 numéros) : 120 F.  
Commande adressée à  
La Documentation française  
124, rue Henri-Barbusse  
93308 Aubervilliers Cedex.  
Règlement à réception  
de la facture.

Directeur  
de la publication :  
J.-L. Crémieux-Brilhac  
CPPP n° 1462 AD.  
Dépôt légal :  
1<sup>er</sup> trimestre 1981  
Imprimerie LIR  
Imprimé en France

Source : Données en unités physiques, voir tableau 2.

Dans les années qui viennent, il serait irréaliste d'escompter une prolongation des tendances passées. Cela ne signifie pas, pour autant, que le seul véritable pôle de compétitivité de l'économie française soit condamné au déclin. Bien au contraire, il est temps de consacrer le maximum de moyens à la restructuration de ce pôle, non seulement pour assurer sa survie, mais aussi pour enclencher un nouveau rôle d'entraînement : comme au Japon, l'investissement dans l'industrie automobile peut être à la base d'une filière de biens d'équipement, robots et électronique industrielle. C'est à cette seule condition que l'apprentissage de nouvelles technologies par l'industrie automobile pourra être utile aux autres secteurs de l'industrie.