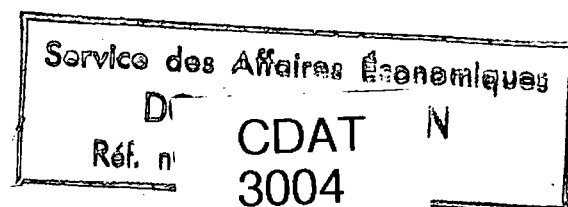


S O M M A I R E

I N T R O D U C T I O N	p. I
 <u>P R E M I E R E P A R T I E</u>	
CHAPITRE I - LES ECHANGES EXTERIEURS DE L'APRES- GUERRE A 1960	3
I.1. Introduction	3
I.2. La période 1955-60	7
I.2.1. La politique de l'Etat et les conditions de l'économie française	10
I.2.2. Le démarrage prévu du marché commun	11
I.2.3. Le boom des exportations européennes vers les Etats-Unis	12
I.3. Conclusions	15
 CHAPITRE II - L'INTERNATIONALISATION DES MARCHES ET DE LA PRODUCTION	 17
2.1. Considérations générales	17
2.2. L'Europe et les Etats-Unis face à l'international- - lisation des marchés et de la production	19
2.3. Les constructeurs européens	22
2.4. Le résultat du mouvement d'internationalisation des marchés	23
2.5. L'internationalisation de la production	27
2.5.1. Les différentes phases et modalités de l'internationalisation de la production dans les pays en voie de développement	29
2.6. Les tendances concernant l'internationalisation de la production	33



CHAPITRE III - L'EVOLUTION DE LA STRUCTURE DES MARCHES EXTERIEURS FRANCAIS	37
3.1. Europe	37
3.1.1. Le marché commun	40
3.1.2. Le reste des marchés européens	41
3.2. Le marché Nord-Américain	44
3.3. Les marchés Latino-Américains	44
3.4. Les marchés africains	47
3.5. Les marchés d'Asie et d'Océanie	48
3.6. La composition des exportations françaises par puissance des véhicules selon les différents marchés	49
CHAPITRE IV - LES RESULTATS COMMERCIAUX DE LA BRANCHE AUTOMOBILE	64
4.1. Introduction	64
4.2. L'évolution des résultats commerciaux de la branche depuis 1962	66
4.2.1. La sous branche voitures particulières et commerciales	69
4.2.2. La sous branche des véhicules utilitaires	69
4.2.3. Les autres sous branches (les cycles et les pièces détachées)	70
4.3. Quelques remarques sur les évolutions possibles des résultats commerciaux et sur la tendance à la dégradation du taux de couverture	70
4.4. Les prix et la balance commerciale	75
4.5. La répartition géographique du soldé commercial	82
ANNEXE I - La nomenclature des groupes utilisés dans les tableaux 4.15 et 4.16	84
ANNEXE 2	85
ANNEXE 3 - TABLEAUX STATISTIQUES	87

DEUXIEME PARTIE

CHAPITRE V -RENAULT ET LE MARCHE EXTERIEUR	I04
5.1. La politique de répartition marché intérieur - marché extérieur et la Régie Renault	I05
5.2. Le chiffre d'affaires et le marché extérieur	I07
5.3. Renault et l'internationalisation de la production	I13
5.4. Développement des activités industrielles à l'étranger : localisation des usines et caractéristiques des différentes activités	I17
5.4.1. Implantation dans les pays socialistes	I19
5.4.2. Implantation de Renault en Amérique Latine	I21
CHAPITRE VI - CHRYSLER ET LE MARCHE EXTERIEUR	I32
6.1. Introduction	I32
6.2. La pénétration de Chrysler France dans le marché américain	I33
6.3. La pénétration de Chrysler France dans les marchés non européens	I35
6.4. Chrysler France et l'internationalisation de la production	I36
CHAPITRE VII - CITROEN ET LE MARCHE EXTERIEUR	I44
7.1. Citroën et la politique de répartition marché intérieur -marché extérieur	I44
7.2. Le réseau commercial, la répartition des exportations et les principaux marchés	I47
7.3. Citroën et l'internationalisation de la production	I54
7.4. La gamme Citroën et l'exportation	I57
CHAPITRE VIII - PEUGEOT ET LE MARCHE EXTERIEUR	I59
8.1. Introduction	I59
8.2. Incidence de la gamme sur la pénétration dans les marchés extérieurs	I60
8.3. Peugeot : les principaux marchés - le réseau commercial	I60
8.4. Peugeot et l'internationalisation de la production	I61
NOTES FINALES	I73

S O M M A I R E D E S T A B L E A U X

I.1. FRANCE : production et exportation automobile (1948-54) p.	4
I.2. Production et exportation de VP & C (1954-60) (en nombre de véhicules)	5
I.3. Production et exportation de V.U. (1954-60) (en nombre de véhicules)	5
I.4. Exportation vers l'Amérique du Nord	14
2.1. Proportion (%) de la production de VP&C exportée depuis 1961	23
2.2. L'interpénétration des marchés en Europe	26
2.3. Evolution des exportations des petites collections	32
3.1. L'évolution de l'importance relative des différents marchés étrangers	58
3.2. Destination des exportations par continents et par principaux marchés (1955)	59
3.3. Destination des exportations par continents et par principaux marchés (1960)	60
3.4. Destination des exportations par continents et par principaux marchés (1965)	61
3.5. Destination des exportations par continents et par principaux marchés (1969)	62
3.6. Destination des exportations par continents et par principaux marchés (1973)	63
3.7. Evolution de la part (%) des exportations françaises hors Europe	38
3.8. TMVA des exportations de VP&C selon les différents marchés	39
3.9. Immatriculations de VP&C françaises (neuves) dans la CEE	40
3.10 La destination des exportations des principaux pays constructeurs européens (1971)	42

3.II. Exportations de petites collections (1973)	43
3.I2. Ventes de voitures importées aux Etats-Unis	45
3.I3. Implantation des constructeurs automobiles en Amérique Latine - production tous véhicules (1969)	46
3.I4. Evolution des exportations françaises de VP&C selon la destination et la puissance des véhicules	53
3.I5. Evolution des exportations françaises de VP&C selon la puissance des véhicules	54
3.I6. Evolution comparative de la production des exportations françaises VP&C (y compris les petites collections)	55
3.I7. France : Evolution comparative de la production et des exportations d'automobiles (VP&C et VU)	56
4.I. Résultats commerciaux de la branche	88
4.2. Evolution des exportations globales	89
4.3. Evolution des importations globales de la branche	90
4.4. La branche automobile et les exportations : exportations par sous branches	91
4.5. La branche automobile et les importations	92
4.6. Les résultats commerciaux de la sous branche PV&C	93
4.7. Evolution des exportations de PV&C	94
4.8. Evolution des importations de PV&C	95
4.9. Les résultats commerciaux de la sous branche VU	96
4.I0. Les résultats commerciaux de la sous branche cycles et motocycles	97
4.II. Les résultats commerciaux de la sous branche équipement et pièces détachées	98
4.I2. La balance physique des sous branches VP&C et VU	99
4.I3. Evolution des importations françaises	100
4.I4. Evolution du taux de pénétration étranger sur le marché français	101
4.I5. Exportation, importation et solde commercial de la sous branche VP&C par grandes régions	102

4.16. Part (en %) de chaque région sur les exportations, importations et solde	I03
R.1. Evolution des exportations de la Régie Renault	I04
R.2. Evolution de la production automobile de la Renault (RNUR) importance relative dans la production mondiale	I23
R.3. Evolution des exportations automobiles de Renault Part des exportations rapprochées à sa propre production et à l'exportation totale	I24
R.4. Volkswagen, Renault, Fiat : Evolution des taux d'exportation	I06
R.5. La répartition du chiffre d'affaires Volkswagen	I08
R.6. Evolution de la répartition du chiffre d'affaires total entre les marchés intérieur et extérieur	I25
R.7. Destination des exportation de Renault (en %)	I26
R.8. Les véhicules montés ou assemblés à l'étranger par rapport à l'exportation totale de la RNUR	I27
R.9. Montage et fabrication de véhicules Renault à l'étranger depuis 1959	I28
R.10. Les usines d'assemblage et de fabrication partielle dans le monde	I29
R.II. Les réseau commercial et d'après vente	I30
R.I2. Production et exportation par modèles : 1973	I31
C.F.I. Chrysler France : La production et l'exportation	I39
C.F.2. Destination des exportations de C.F. depuis 1962	I40
C.F.3. L'exportation des collections (C.K.D.)	I41
C.F.4. Assemblage de véhicules C.F. dans le monde	I42
C.F.5. Chrysler France - le réseau commercial et d'après vente en Europe	I43

C.1. La proportion de chaque constructeur sur les exportations totales (en %)	I49
C.2 - Citroën - Evolution des exportations depuis 1960	I50
C.3. Citroën : Evolution de la production	I51
C.4. Ventes réalisées par les filiales commerciales à l'étranger	I52
C.5. Citroën : Exportations vers le marché commun	I53
C.6. Montage et fabrication partielle des véhicules Citroën dans le monde	I55
C.7. Citroën : les usines d'assemblage et de fabrication partielle dans le monde	I56
C.8. Ventilation des ventes par modèle et par marché	I57
P.1. Peugeot - Evolution de la production	I63
P.2. Peugeot - Evolution de l'exportation	I64
P.3. Répartition des exportations selon les différents marchés	I65
P.4. Répartition du chiffre d'affaires selon les différents marchés	I66
P.5. Chiffre d'affaires (en millions de F.) VP+VU+PD+divers	I67
P.6. Exportations (nombre de véhicules)	I68
P.7. Chiffre d'affaires exportation par pays . Véhicules	I69
P.8. Chiffre d'affaires par modèles	I70
P.9. Peugeot : Le réseau commercial et d'après vente dans le monde	I71
P.10. Peugeot : Les usines d'assemblage et de fabrication partielle dans le monde	I72

SOMMAIRE DES GRAPHIQUES

I.1. Exportations des principaux pays constructeurs européens	p. 6
I.2. Evolution de la production, exportation et demande intérieure de voitures particulières et commerciales en France	8
I.3. Evolution de la production, exportation et demande intérieure de véhicules utilitaires	9
D.1. Evolution des taux de couverture	67
D.2. Indice d'évolution des exportation/importation automobiles	68
D.3. Evolution des exportations et importations en francs constants de 1962	76
D.4. Evolution des importations et des exportations globales (tous véhicules)	77
D.5. Evolution des indices de prix des exportations et des importations automobiles	78
D.6. Evolution comparative de la production et exportation automobile	79
 <u>RENAULT</u>	
R.1. Evolution du chiffre d'affaires selon les différents marchés	110
R.2. Les indices de production et d'exportation	114
 <u>CHRYSLER FRANCE</u>	
C.F. I. Evolution de la production et de l'exportation	138
 <u>PEUGEOT</u>	
P.I. Evolution et répartition du C.A. selon les différents marchés	162



## I N T R O D U C T I O N

L'objet de la présente étude est d'analyser le rôle des exportations pour l'industrie automobile française. Industrie nettement exportatrice, faisant environ 55 % des ventes (en nombre de véhicules) sur les marchés extérieurs, ce qui démontre bien l'importance du sujet.

D'autre part, étant donné la dimension prise par le mouvement d'internationalisation et de délocalisation progressive d'une partie des activités productives qui s'en suit vers les pays en voie de développement, le concept d'exportation qu'on utilise ici recouvre multiples aspects. Il s'agit, non seulement, d'étudier la modalité classique du commerce international, c'est-à-dire l'exportation du produit entièrement élaboré, à destination des pays étrangers, mais les autres modalités d'implantation des constructeurs hors frontières associées à la mondialisation de la production automobile.

Ainsi, le sens de la démarche suivie a été de retenir l'évolution historique du commerce international de l'automobile (depuis l'après-guerre), de même que les transformations opérées dans les conditions de pénétration sur les différents marchés. Egalement, la réaction des constructeurs français vis-à-vis d'un environnement international en changement continu.

Dans cette optique, on a divisé ce rapport en deux parties, dans la première, composée de quatre chapitres, on commence par faire une récapitulation historique des caractéristiques des échanges extérieurs de la branche automobile depuis l'après-guerre jusqu'à 1960, pour ensuite dégager dans le deuxième chapitre les lignes générales du processus d'internationalisation de la production, ainsi que des modalités d'implantation des constructeurs à l'étranger. Une analyse de l'évolution de la

structure des marchés extérieurs et des résultats commerciaux de la branche automobile complète cette première partie.

La deuxième partie porte sur une analyse de la situation et de la politique de chacun des quatre grands constructeurs vis-à-vis des marchés extérieurs. On a essayé de dresser un bilan de l'évolution et de la situation actuelle des constructeurs français dans ce domaine spécifique.

Il faut remarquer que la présente étude, de caractère nettement exploratoire, avait pour objectif de fournir un cadre de réflexion ainsi que des hypothèses de travail pour une deuxième recherche de caractère prospective. C'est dans ce sens qu'on doit considérer les observations finales du présent rapport.

PREMIERE PARTIE

CHAPITRE I

LES ECHANGES EXTERIEURS DE L'APRES GUERRE

A      1960

I.I.      L'objet de ce chapitre est de donner une vision générale et historique de l'intégration de l'industrie automobile française dans le marché européen et mondial depuis l'après guerre. De dégager les principaux problèmes liés à cette évolution pour revenir ensuite sur chacun.

L'importance des échanges extérieurs pour l'industrie automobile française et européenne en général ne commence à exister qu'à partir de l'après guerre. Avant la guerre les débouchés extérieurs des quatre grands constructeurs européens étaient assez faibles et représentaient un phénomène de commerce colonial. Pendant les années 30 la France a exporté en moyenne de 20 000 à 25 000 unités par an ; Les importations d'autre part étaient presque nulles (2000 véhicules par an environ pendant la même décennie).

Après la guerre, on assiste partout dans les pays constructeurs européens d'abord au redémarrage de l'activité de production qui avait été presque paralysée et aussi à la reprise des échanges extérieurs, mais à un niveau plus élevé qu'avant le conflit. Mais à cette époque, la part des exportations était encore assez faible et n'avait pas une grande importance pour le développement de l'industrie automobile, à l'exception de la Grande-Bretagne. En 1950 (voir graphique n° I), alors que la France exportait 121 771 véhicules (23,73% de sa production), l'Allemagne Fédérale environ 100 000 et l'Italie moins de 50 000, les constructeurs Anglais vendaient sur les marchés extérieurs 75% de leur production de voitures particulières et commerciales (VP & C) et 60% de leurs productions de véhicules utilitaires

(V.U.) (c'est à dire environ 400 000 véhicules). La Grande-Bretagne était à cette époque et jusqu'en 1954 le premier exportateur mondial d'automobiles et contrôlait à elle seule 50% du commerce international de l'automobile.

Cette évolution s'expliquait non seulement par la situation anormale de la production et de la demande automobile dans l'après guerre mais aussi et surtout par la politique économique menée par le gouvernement Anglais (I) Par rapport à la situation internationale il faut remarquer d'une part que l'Allemagne avait eu son appareil de production à moitié détruit, la France ne va rattraper son niveau de production de 1938 qu'en 1949 et que d'autre par les USA faisaient face à une demande intérieure poussée. Dans ce cadre, la situation était favorable pour quelques pays ou constructeurs qui pouvaient mener une politique privilégiant les marchés extérieurs. D'après

TABLEAU N° I.I. FRANCE : PRODUCTION ET EXPORTATION AUTOMOBILE

unité : nombre de véhicules

	P R O D U C T I O N			EXPORT TOTAL	PART DE LA PROD. EXPORTEE EN %
	VP & C	V.I.	TOTAL		
1948	100 091	93 400	193 491	79 446	41,11
1949	187 700	94 600	282 300	98 934	35,15
1950	257 300	97 000	354 300	121 771	34,4
1951	314 000	128 400	442 400	125 701	28,30
1952	370 000	123 800	493 500	106 044	21,5
1953	368 000	125 100	493 400	113 586	23,0
1954	437 100	157 808	594 908	141 216	23,7
TMVA			20,60	10,05	

Source : C.S.C.A. et ARGUS AUTOMOBILE

(I) A ce propos voir le livre de D.G. RHYS "The Motor Industry An Economic Survey" - Chapitres 2 et II.

	PROD. VP & C	EXP. VP & C	EXP PROP (%)
1954	444 242	100 983	22,73
1955	561 465	132 859	23,66
1956	662 636	151 436	22,85
1957	738 290	218 565	29,60
1958	968 999	320 141	33,04
1959	1 127 982	514 755	45,63
1960	1 175 301	529 888	44,66
TMVA 54-60	17,60	31,60	
56-60	15,40	36,45	

TABLEAU I.2.

PRODUCTION ET  
EXPORTATION DE  
VP & C  
(en nombre de  
véhicules)

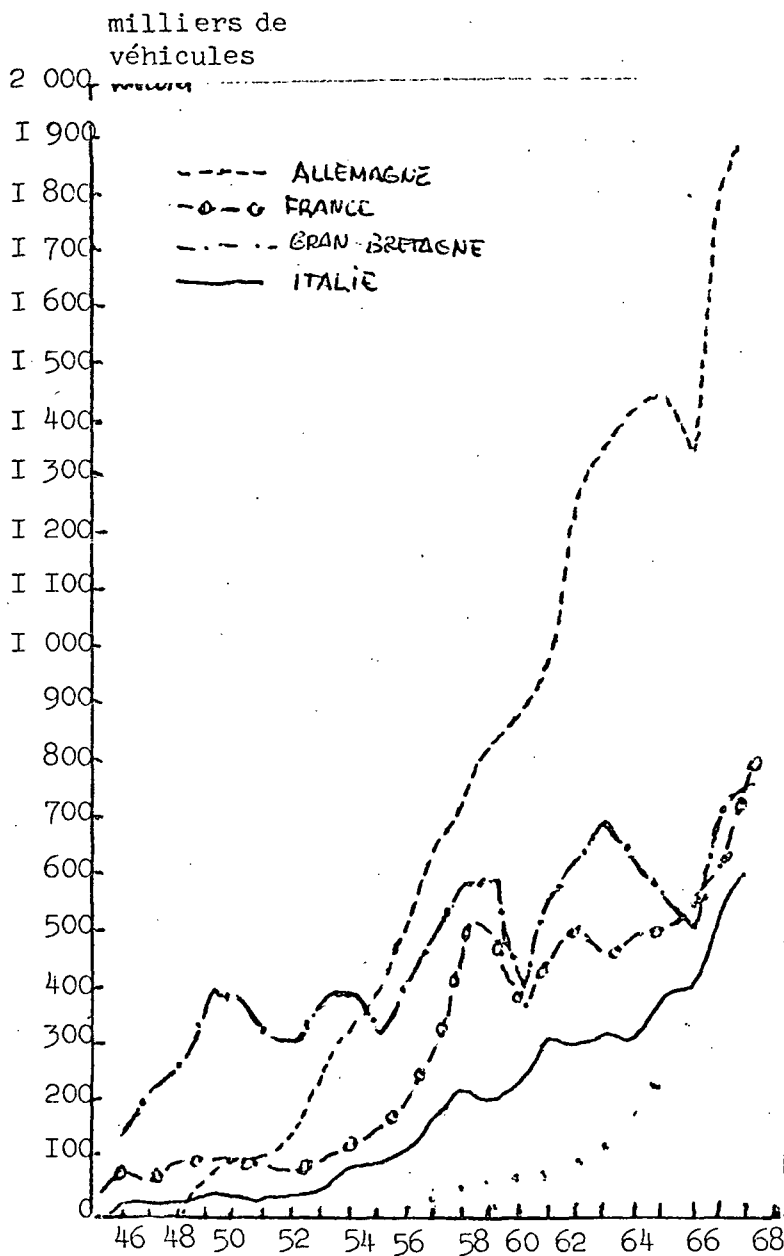
	PROD. V.U.	EXP. V.U.	EXP. PROD (%)
1954	155 798	30 587	19,63
1955	163 596	29 822	18,23
1956	164 396	25 189	15,32
1957	189 666	33 335	17,58
1958	158 550	39 187	24,72
1959	155 177	46 954	30,26
1960	193 983	56 255	29,00
TMVA 54-60	3,70%	10,70	
56-60	4,20	22,25	

TABLEAU I.3.

PRODUCTION ET  
EXPORTATION DE  
V.U.  
(en nombre de  
véhicules)

GRAPHIQUE N° I.I

EXPORTATIONS DES PRINCIPAUX PAYS  
CONSTRUCTEURS EUROPEENS



D.G. RHYS le gouvernement Anglais a choisi l'automobile comme industrie clé dans sa politique de relance des exportations pour financer des importations massives que le pays était obligé de faire. Ce qui explique en grande mesure les résultats obtenus.

En France, les débouchés extérieurs restaient encore limités et conservaient d'une certaine façon les mêmes caractéristiques d'avant la guerre : le gros de ce commerce se faisait avec les colonies comme on verra en détail dans l'analyse sur les marchés extérieurs. Ainsi pendant la période qui va de la guerre jusqu'à 1955-56 le dynamisme de l'activité automobile était tout à fait lié au développement du marché intérieur et (de façon secondaire) à la capacité d'absorption des marchés coloniaux.

Pour résumer on peut dire que les principales caractéristiques de cette période ont été les suivantes :

- faible importance absolue et relative des exportations pour le développement de l'automobile.
- débouchés extérieurs tout à fait liés aux possibilités de marchés coloniaux.
- une fermeture importante des marchés européens en raison des droits de douane élevés.
- la préoccupation des constructeurs français concentrée sur le marché intérieur qui représentait l'essentiel de leurs débouchés.
- réseau commercial à l'étranger très peu développé.
- taux d'interpénétration dans le marché européen très faible (en 1959 le taux de pénétration des marques étrangères sur le marché français était de 1,9%).

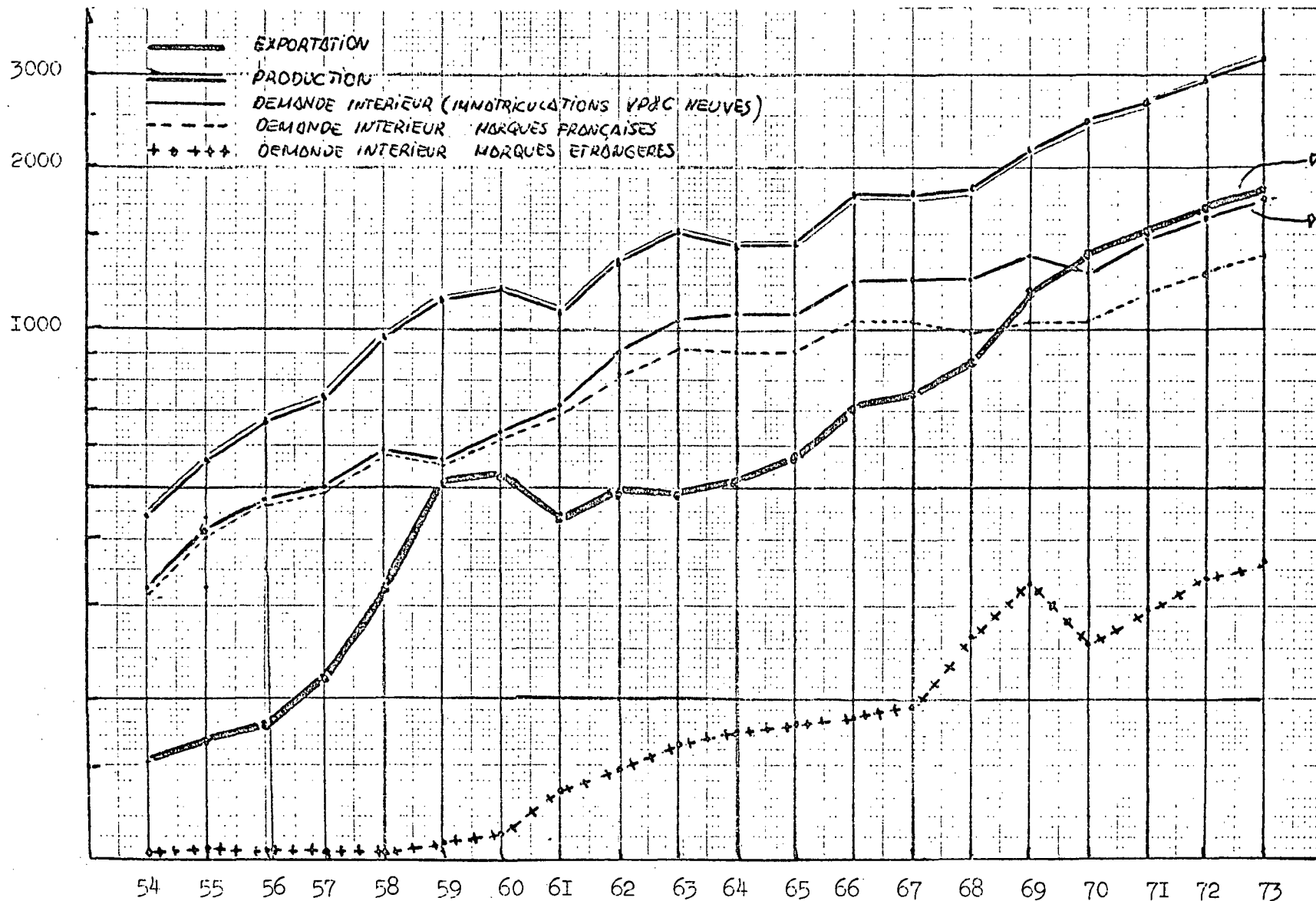
## I.2. La Période 56 - 60

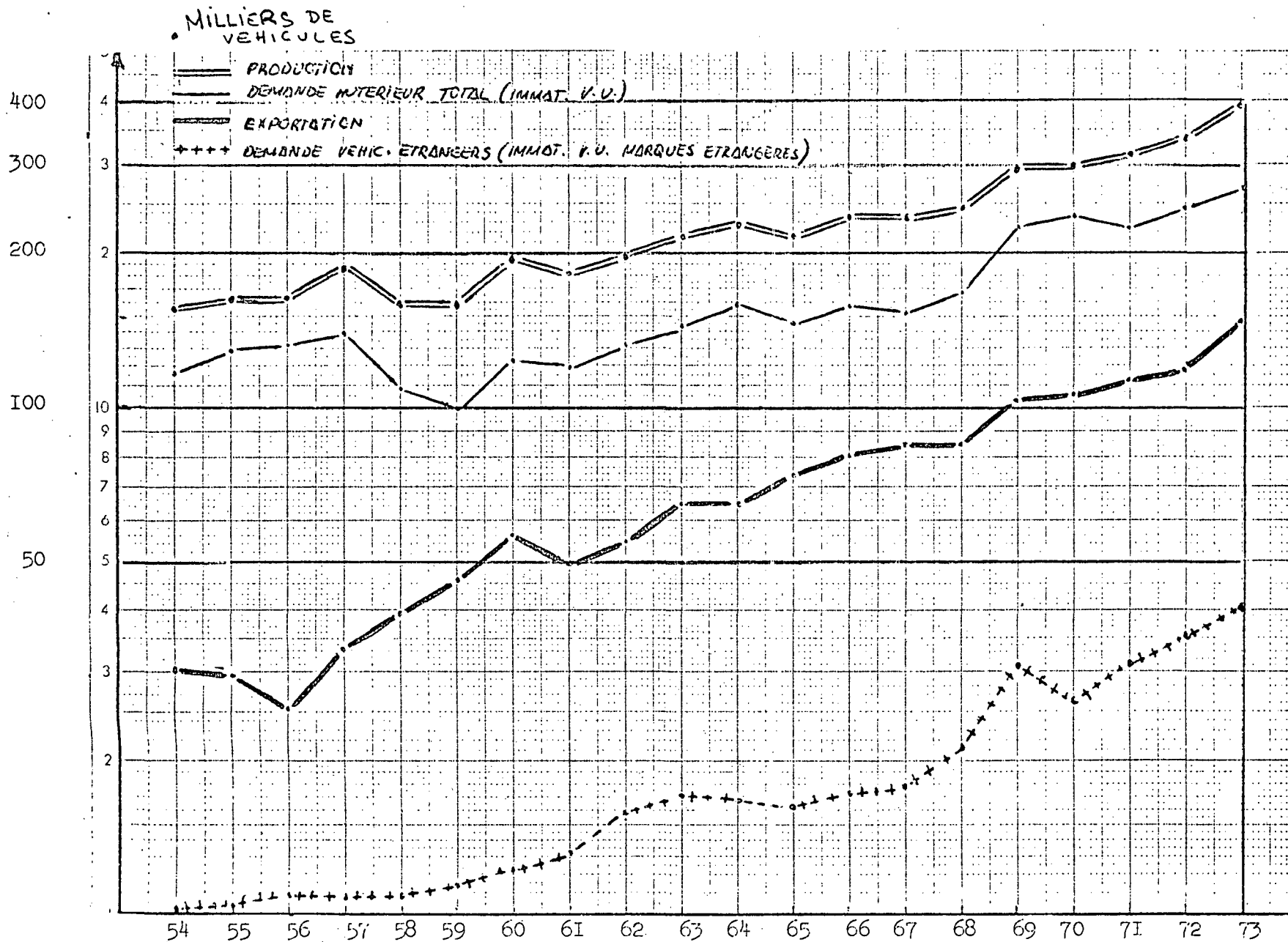
L'analyse de la courbe de l'évolution des exportations de VP & C (voir graphique I.2) nous montre clairement que la période 1956-60 configure une nouvelle étape dans le développement des exportations françaises au moins du point de vue rythme de croissance Effectivement les exportations ont cru à un TMVA de 34,7 au lieu de 10,05% pendant la période d'après-guerre (voir tableau I.I).



EVOLUTION DE LA PRODUCTION, EXPORTATION  
ET DEMANDE INTERIEUR DE VOITURES PARTICULIERES  
ET COMMERCIALES EN FRANCE

MILLIERS DE  
VP & C





En fait on peut dire que la période après 56 marque une nouvelle et très importante étape dans l'histoire des exportations françaises d'automobiles : pour la première fois le dynamisme des exportations sera supérieur à celui du marché intérieur, caractéristique d'ailleurs qui se maintiendra jusqu'à l'heure actuelle (I). Ce bouleversement dans la répartition des ventes entre le marché intérieur et le marché extérieur aura des conséquences importantes pour le développement de l'activité automobile. En 1956, on exportait 22% de la production et en 1969 on arrivait déjà à 42,44% (voir tableau I.2., I.3. et I.4). Cette évolution trouve son explication dans la combinaison de nombreux facteurs, mais à notre avis, il y eut deux facteurs qui ont été plus décisifs : le démarrage du marché commun et la politique de l'Etat visant à stimuler les exportations, politique qui était une conséquence d'une part du désir de préparer l'industrie française aux nouvelles conditions de la concurrence internationale que créeraient le Marché Commun. Voyons chacun de ces éléments.

#### I.2.I. La Politique de l'Etat et les conditions de l'Economie Française

La Balance commerciale française présentait un déficit chronique depuis le début de la décennie qui a amené le gouvernement français à concre-

ANNEE	1952	1953	1954	1955	1956
TAUX DE COUVERTURE DES EXP/IMP.	89%	97%	100%	102%	80%

tiser à partir de l'année 1956 tout un programme de relance des exportations (Appel Ramadier), programme qui a trouvé dans l'industrie automobile un de ses points d'appuis importants (la situation se rapproche un peu de celle

(I) Evidemment on fait référence à la tendance générale puisque pendant la période 60-63 le rythme de croissance des exportations est resté très faible (1,45% le TMVA pour les exportations de VP & C) inférieur à celui du marché intérieur. Mais entre 1965 et 1973 on constate que les exportations de VP & C ont cru à un TMVA de 15,50 (14,65% pour les exp. globales) c'est à dire avec un dynamisme très supérieur à celui des débouchés sur le marché intérieur.

de la Grande-Bretagne dans l'après guerre). Du point de vue concret, ce programme signifiait des aides financières directes (crédit) à l'industrie automobile (en particulier à Renault) pour l'effort nécessaire à l'implantation à l'étranger.

A part les aides financières aux exportations, on doit tenir compte aussi des dévaluations monétaires que le gouvernement a été obligé de faire en raison de la situation de la Balance de Paiements (en 1957 on a eu un déficit record de la Balance Commerciale). Ainsi il y eut au moins deux dévaluations pendant 1957 et encore une autre très importante à la fin de 1958 (I) qui a eu des effets favorables sur les exportations jusqu'en 1961. Ainsi effectivement on constate à partir de 1959, une amélioration de la Balance Commerciale, situation à laquelle les exportations automobiles n'étaient pas étrangères.

#### I.2.2. Le démarrage prévu du Marché Commun

En 1956, le gouvernement se préoccupait de préparer les conditions pour l'entrée dans le marché commun. On avait des raisons de penser à cette époque que la France n'était pas le pays le mieux placé pour affronter les nouvelles conditions de la concurrence, étant dans les faits le pays relativement le "moins exportateur" de la nouvelle communauté qui naissait. Donc on pouvait craindre que l'industrie française traditionnellement

#### PART % DES EXPORTATIONS SUR LE REVENU NATIONAL 1957

FRANCE	ALLEMAGNE	ITALIE	PAYS-BAS	BELGIQUE LUXEMBOURG
13%	17%	15%	52%	36%

(I) A ce propos voir Economie et Politique -Avril 1969-

axée sur le marché intérieur ne soit désavantagée dans la CEE.

D'autre part la France avait avec l'Italie les droits de douane les plus élevés et avait des prix de vente parmi les plus élevés, ce qui pourrait amener à penser qu'une fois abolis les droits de douane, la pénétration des marchandises étrangères sur le marché français serait élevée, risquant d'aggraver le problème de déficit commercial.

Toutes ces considérations ont conduit gouvernement et industriels à se lancer dans la course aux exportations. C'est à cette époque que les constructeurs français vont commencer à développer un réseau commercial à l'étranger et en particulier dans les pays de la future communauté. Cette implantation commerciale avant même la mise en route des premières dispositions de la CEE (c'est seulement à partir de janvier 1961 qu'ont été abolies les restrictions quantitatives entre pays membres de la CEE) a eu une très grande importance pour le développement futur des exportations françaises dans ces pays.

### 1.2.3. Le Boom des exportations européennes vers les Etats-Unis

Un troisième élément qui explique la montée des exportations dans la période 56-60 concerne la conjoncture existante à cette époque sur le marché américain.

Pendant l'année 1956, les constructeurs français avaient exporté aux Etats-Unis 8 679 véhicules (dont plus de 90% de VP & C) chiffre qui ne représentait que 4,9% du total des ventes à l'étranger, proportion d'ailleurs qui avait été maintenue depuis quelques années (4,2% en 1955) (1) Entre 1956 et 1959 les ventes sur le marché américain (y compris canadien) se sont accrues de façon spectaculaire, pour arriver au chiffre record jusqu'à l'heure actuelle de 187 227 véhicules (pour les Etats-Unis) soit 31% du total exporté par la France. Ce véritable boom des exportations vers les Etats-Unis s'est manifesté également dans d'autres pays, principalement en ce qui concerne les constructeurs Anglais et Allemands). Les raisons de ce succès qui a été temporaire au moins pour la majorité des constructeurs Européens tiennent d'abord aux conditions particulières du marché américain pendant la période et ensuite à l'effort des constructeurs

(1) Pour avoir une vision d'ensemble de la structure des marchés extérieurs de la France en 1955 (voir le tableau n° 3.I Destination et Composition des Exportations en 1955.

et des gouvernements européens (c'est le cas de la France et de la Grande-Bretagne) pour s'implanter sur le marché américain de l'automobile.

A propos de cette période et des conditions du marché américain Edouard Mahler (I) écrit :

"De 1957 à 1959, l'exportation augmente rapidement pour atteindre 546 000 voitures en 1959. C'est le résultat des efforts des constructeurs mais aussi l'effet d'une situation particulière du marché de l'automobile aux Etats-Unis. Les grands constructeurs des Etats-Unis ont cru pouvoir continuer à produire des voitures lourdes et coûteuses, alors que les besoins et désirs de leur clientèle changeaient. Celle-ci s'est dès lors repliée, non seulement sur la production de la petite société américaine. American Motors, qui commence en 1956 à fabriquer des voitures "compact" (dont la production quadruple d'ailleurs en quatre ans). Mais aussi la production européenne qui lui offrait des voitures mieux adaptées à ses besoins. De là le boom des exportations européennes vers les Etats-Unis et le Canada de 8% des ventes européennes dans cette région en 1956 à 25% en 1959."

Mais il faut remarquer que ce boom des exportations françaises et européennes vers les Etats-Unis a été de courte durée et en plus a eu des conséquences négatives pour le développement des exportations françaises pendant les années qui se sont suivies. Une fois commencée la contre-offensive lancée par les constructeurs américains (qui ont suivi l'exemple de American Motors et ont commencé à diversifier leur gamme, en produisant des voitures "compact") les résultats ont été très nets : en 1960 les exportations françaises vers les Etats-Unis et le Canada tombent à la moitié de ce qu'elles étaient en 1959.

---

(I) Edouard Mahler - "L'industrie Automobile et sa perspective d'avenir dans le nouvel équilibre européen et mondial" - Pages 105 et 106 - Paris 1964.

La chute des exportations vers l'Amérique du Nord continue de façon accélérée jusqu'à 1963 et puis de façon ralentie jusqu'à 1973 (voir tableau ci-dessous).

EXPORTATIONS VERS L'AMERIQUE DU NORD				
	U S A	% SUR EXP. TOTAL.	CANADA	% SUR EXP. TOTAL.
1959	187 227	31,0	17 173	3,3
1960	82 452	15,9	9 983	1,9
1963	35 567	7,0	3 870	0,8
1965	30 176	4,9	10 006	1,6
1969	30 351	2,6	15 505	1,3
1973	13 100	0,7	6 003	0,3

TABLEAU I.4

La regression des exportations françaises vers les Etats-Unis a entraîné le plafonnement entre 1959 et 1960 et ensuite de la chute de la courbe des exportations de VP & C. Entre 1959 et 1960, les exportations se sont maintenues grâce aux efforts que les constructeurs ont développé sur les marchés européens et en particulier sur les marchés anglais et allemand (I), qui ont compensé partiellement la chute sur le marché américain. Ceci dit on peut faire une constatation importante : si on regarde la forme des courbes de production et d'exportation pendant la période, on vérifie (voir graphique N° I.2 et I.3) le parallélisme existant entre les deux : on constate aussi un ralentissement de la croissance de la production entre 1959 et 1960 et ensuite une chute de 1960-61. Evidemment ces mouvements ont été moins accentués pour la production, compte tenu du fait que le marché intérieur se trouvait dans une période de croissance maintenue et accélérée qui se continuera jusqu'en 1964 et qui va

(I) A ce propos voir encore Mahler op. cit page 105. Il explique que la France va profiter en 1960 des circonstances exceptionnelles sur les marchés Anglais et Allemand étant donné que ces deux pays avaient eux aussi fortement développé leurs ventes sur le marché américain et avaient négligé un peu leur marché intérieur. En plus dans le cas Allemand la France bénéficie des conditions douanières favorables et dans le cas anglais de conditions de crédits à la consommation que poussaient la demande

compenser partiellement les effets négatifs du ralentissement des exportations. Mais ce qu'il faut souligner, c'est que pour la première fois une mauvaise conjoncture sur le marché des exportations va se répercuter de façon aussi nette sur l'activité productive en France. Corrélativement à une chute des exportations de 17,3% entre 1960 et 1961 on a eu une chute de 10,5% de la production (dans le domaine de VP & C) et de 16,8 et 10,1 respectivement pour l'ensemble des activités (VP et VU) ce qui montre l'importance que les marchés extérieurs avaient acquis déjà pour le développement de l'industrie automobile en France à cette époque. D'une telle évolution les constructeurs français ont apparemment tiré une leçon importante : le risque que représentait le marché américain, ou au moins, d'avoir une proportion importante des débouchés extérieurs concentrée dans le marché américain étant donnée la taille du marché, la dimension géographique du pays et les investissements nécessaires pour développer un réseau commercial et d'après-vente à l'échelle nationale, la puissance des constructeurs américains et leur désir d'utiliser tous les moyens possibles pour préserver ce marché, la distance géographique et les coûts de transports. De toute façon, ce n'est pas notre objectif de faire ici une analyse détaillée du marché américain, mais de montrer les effets de la conjoncture 60-61, à l'extérieur sur l'activité automobile.

I.3. La période qu'on vient d'analyser a eu une importance décisive pour l'intégration de l'industrie automobile française dans le marché international de l'automobile. Elle constitue une "étape de transition" de l'après-guerre à 1954-55, pendant laquelle les débouchés extérieurs étaient vraiment marginaux et la période qui va commencer après 1960. Pendant cette étape de transition, les exportations ont augmenté à un rythme jamais égalé. On a vu une modification très importante dans la structure des répartitions de ventes entre les marchés intérieur et extérieur et on a vu encore le début d'une activité productive des constructeurs français sur les marchés extérieurs. Ainsi on peut dire que vers 1960 le sort de l'industrie automobile française, son dynamisme et sa croissance étaient liés déjà de façon indissociable aux possibilités de progrès sur les marchés extérieurs. L'évolution ultérieure ne fera que confirmer et accentuer l'importance des marchés extérieurs. Mais l'étape qui commence après 1960, va se caractériser



surtout par des modifications importantes dans les modalités d'implantation des constructeurs à l'étranger.

## CHAPITRE II

### L'INTERNATIONALISATION DES MARCHÉS ET DE LA PRODUCTION

2.1. L'étude du développement de l'industrie automobile française et de sa recherche croissante des marchés extérieurs comme moyen indispensable pour assurer son dynamisme ne peut se faire, à notre avis, qu'à partir d'une vision générale qui intègre à la fois deux éléments essentiels :

- d'une part, l'environnement international caractérisé par une économie mondiale de plus en plus intégrée et internationalisée soit sur le plan des marchés, soit sur le plan de la production
- les caractéristiques spécifiques de la production automobile, ainsi que la reproduction des activités des constructeurs, élément conditionné à la fois par les tendances générales de l'économie mondiale (internationalisation et intégration des marchés et de la production dans le cadre d'une division internationale du travail en changement) et conditionnant dans la mesure où ces caractéristiques spécifiques vont jouer un rôle non négligeable dans la détermination des formes et des modalités concrètes prises par le mouvement d'internationalisation dans ce domaine particulier.

Bien entendu, étant donné les limites de cette étude et son caractère exploratoire on va plutôt centrer cette analyse sur le deuxième élément, gardant le premier comme un point de référence qui devra néanmoins être retenu dans la deuxième étape de cette étude.

Dans la ligne de ce raisonnement, on pourrait d'abord dire que la nature spécifique de la production automobile, c'est-à-dire sa nécessité de produire en grandes séries de production comme condition indispensable pour rentabiliser les investissements productifs caractérise une situation où la dimension du marché est une des conditions sine qua non nécessaire à son développement. A ce propos, on pourrait ouvrir une parenthèse pour rappeler la relation dialectique existant entre le développement du marché et de la production en ce qui concerne l'automobile : c'est seulement après la guerre que l'automobile devient

en Europe un bien de consommation massif. La raison de ce fait n'était pas, stricto sensu, d'ordre technique (I) mais d'ordre social et économique. C'est seulement à partir des années 50, avec l'élévation du niveau des revenus dans la plupart des pays européens, qu'apparaît un marché compatible avec les nécessités techniques de la production automobile (grandes séries de production permettant de profiter du mécanisme d'économie d'échelles) qui permet alors de faire baisser les coûts de production et les prix de revient, facteurs renforçant ainsi l'élargissement du marché.

Toujours à propos des problèmes techniques liés à la rentabilisation des investissements productifs, il faut rappeler que la structure des marchés dans la grande majorité des pays capitalistes incitent les constructeurs à développer une gamme de modèles de plus en plus étendue, soit à cause des conditions économiques et sociales qui obligent les constructeurs à être "équipés" pour toucher les différentes tranches de revenus à l'intérieur de la pyramide économique et sociale, soit pour des raisons de marketing (différentiation du produit) partiellement associées aux raisons précédentes. Cette situation entraîne évidemment la nécessité de produire en grandes séries, au niveau de chaque modèle et par conséquent la nécessité de marchés de plus en plus élargis : dans le contexte européen cela a été un des facteurs importants (2) qui a conditionné la recherche des marchés extérieurs menée par les constructeurs automobiles.

Avant d'entrer dans l'analyse des modalités concrètes et des résultats atteints par la France en ce qui concerne les activités sur les marchés extérieurs, il nous a paru utile d'établir la différence entre deux schémas d'internationalisation qui ont été à l'origine de deux situations

---

(I) Il faut rappeler que certains modèles qui roulent encore de nos jours ont été conçus (2CV) ou ont été lancés (Coccinelle Volkswagen) à la fin des années 30

(2) Evidemment, on ne peut pas expliquer la recherche des marchés extérieurs menée par les constructeurs à partir seulement de la logique du processus de production du bien automobile. Il y a eu d'autres facteurs comme on l'a vu dans le chapitre I (politique économique de l'Etat par exemple). Mais il ne faut pas non plus laisser de côté - comme le font certaines études - un facteur d'ordre objectif qui joue un rôle décisif.

historiques différentes et qui ont abouti - au moins jusqu'à l'heure actuelle - à des résultats différents : c'est-à-dire la voie prise par les constructeurs américains d'une part, et par les constructeurs européens, y compris les français, d'autre part.

## 2.2. L'Europe et les Etats-Unis face à l'internationalisation des marchés et de la production

L'industrie automobile américaine a compté pour son développement sur un marché intérieur incomparablement plus large que ceux des pays européens (I). C'est d'ailleurs une des différences les plus importantes entre l'industrie automobile européenne et américaine dès le début du siècle jusqu'aux années 50 (avant cette époque, l'automobile n'était pas encore un produit de consommation massive en Europe). L'industrie automobile américaine a pu ainsi profiter, depuis longtemps, d'économies d'échelles inconnues à cette époque des constructeurs européens. Il ne faut que quelques chiffres pour donner une idée de l'écart existant : en 1925 le modèle Ford T était déjà produit à l'étonnante cadence de 9 000 voitures par jour ; en 1941 la production américaine fut de 4 850 502 véhicules (dont 3 779 682 vendus essentiellement sur le marché intérieur, chiffre auquel la France n'est pas encore arrivée, même en exportant 55 % de sa production.

Ainsi les constructeurs américains ont pu, par exemple, concentrer les efforts de recherches et de développement plutôt sur les processus de production que sur le produit. Par conséquent, en matière de progrès technique, les américains ont toujours été à la pointe plutôt dans le domaine de l'automatisation de la production (mise au point de chaînes toujours plus efficaces en ce qui concerne l'économie) que dans le domaine du véhicule. Ce fait est d'ailleurs reconnu, en général, par les constructeurs français qui voient dans ce facteur une des explications aux taux de rentabilité nettement supérieurs atteints par les constructeurs américains quand on les compare avec ceux des constructeurs français et européens.

(I) Comme on l'a vu, jusqu'à la fin des années 50, les industries automobiles européennes, étaient pour l'essentiel, cantonnées à leurs marchés intérieurs à cause de la situation de protectionnisme qui existait jusqu'à cette époque.

Ainsi, on peut dire que la recherche des marchés extérieurs dans le cas américain s'inscrit essentiellement dans la logique de l'accumulation du capital, au niveau de chaque groupe et, par conséquent, au niveau de l'ensemble du secteur automobile. Les firmes multinationales américaines vont à l'étranger à la recherche de nouveaux champs d'investissements et, par ailleurs, de marchés. Les investissements industriels ont toujours été la voie fondamentale d'implantation des constructeurs américains dans les marchés extérieurs, l'exportation du produit ("built up" ou sous forme de collection) restant toujours marginale. De cette façon, l'activité productive aux Etats-Unis, en ce qui concerne l'automobile, est très peu sensible à la demande extérieure. Par contre, les groupes eux dépendent, en large mesure, du développement de leurs activités à l'étranger : il est connu que depuis plusieurs années, les activités des filiales américaines à l'étranger manifestent un dynamisme très supérieur à celui des entreprises mères.

Ainsi, une différence importante entre les deux schémas est que les constructeurs américains utilisent, dès le début, essentiellement la voie de l'exportation des capitaux pour s'implanter dans des marchés extérieurs, alors que les constructeurs européens - comme on le verra - utilisent, au moins pendant une première étape, l'exportation du produit associée à une implantation commerciale comme modalité dominante. Mais il faut dire que même en ce qui concerne l'implantation strictement industrielle il y a eu des différences notables entre les deux schémas. Bien que l'implantation des constructeurs américains au Canada et dans les pays en voie de développement conserve un certain parallélisme formel avec le schéma européen : dans ces pays l'implantation américaine a été surtout le fait de l'ouverture de filiales (de fabrication au Canada, d'assemblage dans les autres) qui ont produit sur place des modèles des firmes mères, en Europe qui est la région la plus importante pour les activités des filiales américaines, les modalités ont été assez différentes.

Tout d'abord, les américains ont pénétré les marchés européens essentiellement par la voie du rachat des sociétés existantes (I) qui ont d'ailleurs gardé en général les modèles de la maison européenne. Ensuite, les nouveaux modèles lancés ont été conçus dans plusieurs cas en gardant l'"esprit" de l'ancienne maison européenne (la SIMCA 1100 qui a été conçue et lancée après le contrôle de SIMCA par Chrysler est un bon exemple). Evidemment il ne s'agit pas de tout expliquer à partir des motivations du processus d'internationalisation. Dans le cas de la modalité spécifique d'implantation des constructeurs américains en Europe il y a eu d'autres facteurs qui ont joué un rôle important - comme par exemple - la nature des produits américains qui n'étaient pas adaptés aux "besoins" du marché européen. Mais l'important est que les principales filiales des constructeurs américains n'ont aucune liaison en ce qui concerne leurs appareils de production avec les entreprises-mères. Il n'y a aucun flux physique entre la mère et les filiales (ou dans le sens inverse)(2) même les modèles étant dans la plupart des cas, différents.

---

(I) Ford fait exception à cette règle puisqu'elle a ouvert des filiales mais dans les cas de GM et de Chrysler cela se vérifie.

(2) On trouve des exemples comme ci-après : GM importe des modèles provenant de sa filiale allemande OPEL pendant 1973 et 1974 pour combler son insuffisance en matière de voitures de petites dimensions. G.M. a même étudié l'importation éventuelle de la Chevette (modèle "compacte" construit par sa filiale brésilienne). D'autres constructeurs américains ont déjà utilisé cette modalité, Chrysler par exemple, avec les modèles SIMCA (à ce propos, voir chapitre concernant Chrysler France, p. ). Mais cette pratique tend plutôt à résoudre un problème conjoncturel sans définir une ligne stratégique de développement. Ainsi GM développe un plan d'investissements plutôt que l'élargissement de sa gamme de voitures compactes et subcompactes.

### 2.3. Les Constructeurs Européens

Pour les constructeurs européens, la recherche des marchés extérieurs correspond plutôt à des nécessités de développement de l'activité productive, les différents marchés nationaux étant relativement limités, l'exportation présentait une alternative pour élargir les cadences de la production. Ainsi la modalité fondamentale et presque exclusive du commerce international de l'automobile menée par les constructeurs européens en Europe ou ailleurs a été l'exportation du produit fini ("built up" en jargon de la profession), au moins pendant une première étape qui va de l'après-guerre jusqu'à la fin des années 50. Ainsi l'activité productive dans chacun des grands pays producteurs européens (Allemagne, Grande-Bretagne, France et Italie) va être de plus en plus dépendante des marchés d'exportation. L'implantation industrielle ne va se présenter comme un phénomène généralisé qu'à partir de la fin

	France		EU A.	
	1954	1955	1954	1955
Prod. totale	600 040	725 061	6 601 071	9 169 292
VP&C	444 242	561 465	5 558 897	7 920 186
V U	155 798	163 596	1 042 174	
Demande totale	443 416	541 163	-	-
demande VP&C	327 383	411 290	-	-

des années 50 et de façon encore plus importante à partir de la décennie suivante. Mais plutôt que le résultat de la stratégie des firmes (comme cela a été le cas des firmes américaines) cette décision d'aller assembler ou produire ailleurs, a représenté la réponse des constructeurs à des modifications radicales des conditions de pénétration dans toute une série de pays qui empêchaient pratiquement d'être présents sur ces marchés autrement que par la voie d'ouverture de filiales industrielles.

On reviendra sur ce point plus tard dans l'analyse des modalités d'implantation directe à l'étranger. Voyons maintenant les résultats du mouvement d'internationalisation des marchés pour les principaux pays constructeurs.

#### 2.4. Le résultat du mouvement d'internationalisation des marchés

L'analyse de l'évolution des principaux pays constructeurs (voir le tableau 2.I.) nous révèle l'importance croissante prise par l'exportation exception faite du cas américain. On s'aperçoit donc que :

i - la croissance du taux d'exportation s'est généralisée à tous les pays constructeurs, les Etats-Unis étant la seule exception avec un taux d'exportation de l'ordre de 5 %.

ii - Parmi les grands pays constructeurs au niveau mondial : la France et l'Allemagne sont relativement les pays les plus exportateurs. En terme absolu la France gardait encore, en 1973, le deuxième rang, derrière l'Allemagne en ce qui concerne l'exportation de V.P.&C. et le troisième rang pour l'ensemble des véhicules, le Japon ayant pris le deuxième rang depuis 1972.

iii - Le déclin, puis la stagnation du taux d'exportation de la Grande Bretagne tout au long des années 60 (il faut rappeler que la Grande-Bretagne avait un taux d'exportation de plus de 70 % pendant les premières années de la décennie antérieure)

iv - La montée spectaculaire du Japon qui exportait en 1961 un total de 57 037 véhicules (dont 11 531 VP) et a exporté 2 067 556 véhicules en 1973 dont 1 450 834 VP.

Tableau 2.I.

Proportion (%) de la production de VP&C exportée depuis 1961

Part de la prod. exportée en %	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Allemagne	46,5	46,8	50,4	52,0	51,9	54,2	59,3	62,4	57,5	55,2	58,1	-	-
France	40,8	37,2	35,6	36,1	39,6	39,6	42,2	47,6	49,4	56,7	55,2	55,2	56,6
Italie	33,9	34,8	26,4	30,4	27,9	29,0	28,1	36,1	40,2	36,8	37,6	-	-
Pays Bas	-	-	-	-	10,9	13,4	12,5	15,7	16,4	12,8	16,4	-	-
Gde-Bretagne	36,9	43,6	38,3	36,4	36,4	34,7	32,4	37,3	44,9	42,1	42,8	-	-
Suède	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,4	74,2	-	-
USA	2,5	2,6	2,5	2,6	2,2	3,0	4,9	4,7	5,1	5,5	5,5	-	-
Japon	4,6	6,0	7,7	11,6	14,5	17,4	16,2	19,8	21,5	22,8	34,9	35,0	32,4



Mais si on analyse les destinations des exportations des principaux pays européens, on constate qu'elles se dirigent fondamentalement vers les marchés européens : ainsi dans les dernières années le taux moyen (pour l'ensemble des pays producteurs) des exportations européennes à destination des marchés non européens a été de 20 % environ, la France ayant justement une position moyenne :

- en 1973, 80,6 % des exportations françaises sont allés vers les marchés européens.

Cette évolution s'explique non seulement par l'abolition des droits de douane dans la CEE et par l'assouplissement du régime douanier dans d'autres pays de la région (AELE) mais encore par le fait que pendant les décennies 50 et 60 la demande et le marché européen se sont développés plus rapidement que la demande mondiale. Egalement, que les constructeurs européens (1) ont concentré le gros de leurs efforts commerciaux sur le marché européen.

Cette évolution a entraîné évidemment une interpénétration croissante des marchés (voir tableau 2.3. ci-après) dont les caractéristiques les plus remarquables ont été :

- . l'élévation importante du taux de pénétration étrangère sur tous les marchés,
- . les filiales américaines ont augmenté considérablement leur taux de pénétration sur les marchés européens
- . la France (2) et l'Italie sont les pays qui présentent le taux de pénétration étrangère le plus faible.

Ainsi, on voit que le gros du commerce international de l'automobile demeure pour les constructeurs européens un commerce intra-continentale et axé sur l'exportation du produit terminé : ainsi par exemple, en 1971, 95 % des véhicules immatriculés dans la CEE ont été construits dans la CEE dont 70 % par des constructeurs européens et 25 % par des filiales de groupes américains.

---

(1) A propos des constructeurs français on peut trouver des éléments plus précis dans le chapitre V.

(2)

On pourrait alors se demander dans quelle mesure les résultats de l'internationalisation des marchés n'ont pas annulé, au moins partiellement, les effets attendus de l'élargissement des marchés, dans la mesure où la dimension de chaque marché national diminue en termes relatifs du fait de la pénétration étrangère. Pour répondre à cette question il faut considérer deux éléments essentiels : d'abord l'ouverture des marchés n'a pas représenté seulement la somme de la dimension des différents marchés puisque les nouvelles conditions de concurrence et de production ont permis effectivement une croissance plus accélérée du marché européen. Ensuite, il faut voir aussi que ces mêmes conditions ont entraîné une accélération du mouvement de concentration au niveau de l'industrie automobile avec pour conséquence l'élimination des "producteurs marginaux" dans le cadre d'un marché aux caractéristiques nettement oligopolistiques. Cela a permis évidemment l'élargissement relatif du marché pour les constructeurs qui ont gardé leur place sur celui-ci. La liste ci-dessous présentant les principales fusions et absorptions dans le marché européen depuis 1958 indique l'importance prise par le mouvement de concentration.

#### En France

- absorption de Ford France par SIMCA
- absorption de Panhard par CITROEN
- absorption de SIMCA par Chrysler
- absorption de Citroën par PEUGEOT
- prise de participation (49 %) de Fiat dans CITROEN
- prise de contrôle de Berliet par CITROEN
- prise de contrôle de Saviem par Renault.

#### Allemagne

- absorption de AUTO-UNION et NSU par VW.
- absorption de GLAS par BMW
- la disparition de BOYWARD par faillite

TABLEAU 2.2. L'INTERPENETRATION DES MARCHES EN EUROPE

La part des différents constructeurs mondiaux sur les marchés nationaux européens de la CEE

	ALLEMAGNE FEDERALE			FRANCE			ITALIE			PAYS-BAS			BELGIQUE			C.E.E.		
	part du marché			part du marché			part du marché			part du marché			part du marché			part du marché		
	1967	1969	1971	1967	1969	1971	1967	1969	1971	1967	1969	1971	1967	1969	1971	1967	1969	1971
CONSTRUCTEURS NATIONAUX (1)	44,40	44,18	40,83	74,50	65,62	69,73	87,74	79,69	69,57	7,81	7,49	6,17	-	-	-	<del>X</del>	<del>X</del>	<del>X</del>
CONSTRUCTEURS ETRANGERS (1) (taux de pénétration étrangère).	55,60	55,82	59,17	25,50	34,38	30,27	12,26	20,31	30,43	12,19	92,51	93,83	100,00	100,00	100,00	25,34	29,48	29,40
<u>Europe</u> CONSTRUCTEURS EUROPEENS (CEE) autres que nationaux (1)	15,40	17,23	20,41	8,03	12,06	10,35	6,74	10,36	13,51	52,48	47,02	45,24	56,63	52,81	51,75	74,66	70,52	70,50
(1) " " ALLEMANDS	<del>X</del>	<del>X</del>	<del>X</del>	2,45	3,09	3,98	4,32	6,06	6,25	22,72	19,45	12,92	20,35	17,58	16,28	18,50	20,69	19,60
(1) " " FRANCAIS	7,93	8,75	11,33	<del>X</del>	<del>X</del>	<del>X</del>	2,26	4,03	6,90	15,54	15,78	21,32	21,53	21,54	25,23	25,32	24,03	25,31
" " ITALIENS	7,08	8,02	8,41	5,16	8,27	5,71	<del>X</del>	<del>X</del>	<del>X</del>	14,22	11,79	10,99	11,96	11,09	10,14	23,20	24,66	23,37
(1) " " NEERLANDAIS	0,39	0,46	0,67	0,42	0,70	0,56	0,16	0,27	0,36	<del>X</del>	<del>X</del>	<del>X</del>	2,79	2,60	2,45	0,92	1,25	1,00
CONSTRUCTEURS AMERICAINS (1)	39,47	37,63	37,23	15,73	19,55	17,60	5,38	9,67	12,52	34,02	37,19	36,43	34,40	35,50	35,12	22,65	23,99	23,61
CONSTRUCTEURS BRITANNIQUES (1)	0,36	0,45	0,76	1,29	1,98	1,69	0,10	0,18	4,15	3,02	4,95	3,68	3,04	4,48	3,05	1,93	2,40	2,11
CONSTRUCTEURS SUEDOIS (1)	0,17	0,22	0,52	0,17	0,23	0,30	0,02	0,05	0,10	1,26	1,00	1,01	2,90	2,35	2,72	0,25	0,28	0,40
CONSTRUCTEURS JAPONAIS	0,04	0,10	0,10	0,22	0,43	0,16	ε	ε	0,03	0,69	1,77	6,76	1,74	4,00	7,26	0,21	0,32	0,60
CONSTRUCTEURS TCHOSLOVAQUES	0,16	0,19	0,16	0,06	0,12	0,15	0,03	0,04	0,11	0,39	0,40	0,41	0,74	0,47	0,48	0,14	0,37	0,17

(1) Ici on considère la nationalité économique et non géographique des constructeurs. Dans ce sens les filiales américaines en Europe sont considérées comme constructeurs étrangers.

Italie

- absorption de Lancia par FIAT

Hollande

- la prise de participation de VOLVO dans le capital de DAF
- création d'une filiale commune pour fabriquer des camions entre DAF et international HARVESTER

Grande-Bretagne

- la grande fusion B.L.M.C.

2.5. L'internationalisation de la production

La tendance amorcée depuis 1960 concernant la délocalisation partielle des activités de production des constructeurs européens vers les pays en voie de développement comme moyen de remplacement des circuits commerciaux traditionnels (exportation de "built up") a été, comme on l'a déjà dit, induite principalement par des facteurs exogènes aux stratégies des constructeurs. Ceux-ci ont plutôt, comme on le verra, "recyclé" leurs politiques vis-à-vis des marchés une fois que les règles du jeu ont été bouleversées.

Ainsi l'élément moteur de cette délocalisation a été essentiellement le processus de substitution des importations dans les pays en voie de développement et le désir des gouvernements locaux de mettre en route les conditions pour développer une industrie automobile locale. Ce qui s'est rapidement traduit par des modifications importantes dans les domaines de la politique de commerce extérieur et de politique industrielle. L'infrastructure industrielle que plusieurs de ces pays ont développée dans le domaine de la sidérurgie, de la mécanique ou même dans le domaine des pièces de rechange pour leurs parcs automobiles (pneus, batteries, accumulateurs, dynamos et les éléments de petits appareillages tel que : essuie-glaces, charnières, lave-glaces, etc.) et l'existence d'une demande intérieure importante ont permis

la création des bases objectives pour concrétiser leurs aspirations en ce qui concerne le démarrage d'une industrie automobile. Pour atteindre cet objectif, les pays en voie de développement ont dû s'ouvrir aux constructeurs étrangers étant donné l'absence de capacité technologique nécessaire pour développer une industrie vraiment nationale. Dans ce cadre, les aspirations ont été concrétisées à court terme par une politique dont les caractères essentiels peuvent être résumés de la façon suivante :

i - Ouverture des pays à l'entrée des constructeurs étrangers par le biais d'appels d'offres internationaux ; cette action étant accompagnée de toute une réglementation concernant l'implantation des constructeurs qui précisait en particulier les taux minimum d'intégration de pièces de fabrication locale. De plus, en général, les constructeurs ont été obligés de signer des contrats où ils s'engageaient à respecter les délais concernant l'élévation du taux d'intégration de pièces locales : la fixation du taux de départ et du rythme d'élévation de ce taux variant en fonction du niveau de développement industriel du pays (la caractéristique générale étant d'une part la fixation d'un taux et le fait qu'il soit progressif). Dans les pays les plus industrialisés - comme par exemple l'Espagne, le Brésil, l'Argentine - l'objectif est d'arriver à moyen terme à la fabrication totale sur place.

ii - Le deuxième élément commun à tous les pays en voie de développement qui ont pris la décision de développer également une industrie automobile a été le protectionisme soit par la voie de l'interdiction directe d'importer, soit par l'élévation des droits de douane (droits de douane de l'ordre de 300 % à 400 % sur la valeur du véhicule importé, prix CIF). Cette mesure s'explique par le fait qu'en raison des coûts élevés de production locale pendant la période initiale, l'industrie automobile débutante ne pourrait pas supporter la concurrence internationale sur le marché intérieur.

iii - Un troisième élément se trouve dans un certain nombre de ces pays : c'est la participation du capital national, souvent du capital public dans la formation des nouvelles sociétés industrielles, la proportion de cette participation ainsi que la part du pouvoir de décision conservée par l'Etat étant fonction de la politique économique et industrielle de chaque pays.

Ces politiques ont été ainsi à l'origine de la transformation radicale des conditions de pénétration dans ces marchés. On analysera maintenant les nouvelles modalités de même que leurs conséquences sur les nouveaux flux de commerce.

#### 2.5.I Les différentes phases et modalités de l'internationalisation de la production dans les pays en voie de développement

I) Les filiales d'assemblage : On peut, quant à cette forme d'implantation distinguer deux types ou bien deux étapes

i - la phase d'assemblage SKD - Ce type se trouve surtout dans les pays les moins industrialisés ; dans ce cas seule l'étape finale de l'assemblage d'un véhicule est réalisée sur place à partir d'éléments S.K.D. (Semi knocked down), c'est-à-dire à partir des "collections" ayant subi déjà un montage partiel dans les ateliers du constructeur d'origine. La carrosserie est expédiée déjà soudée et peinte, et les organes mécaniques essentiels sont fournis complets ; l'habillage intérieur du véhicule est envoyé pratiquement au complet par le constructeur d'origine et prêt à poser. Dans cette phase, seules quelques opérations de soudure et de peinture sont parfois faites sur place. Ce genre d'activité se caractérise en général comme une solution de transition de courte durée. Dans tous les pays ayant atteint un certain niveau d'industrialisation, la phase "SKD" se transforme rapidement en une nouvelle étape où l'assemblage se fera avec une intégration plus importante d'éléments de fabrication locale. D'autre part, cette modalité répond aux nécessités

---

(I) D'après la C.S.C.A. un ensemble S.K.D. représente 80 % ou plus de la valeur du véhicule fini au départ de l'usine.

des très petits marchés où les cadences d'assemblage ne justifient pas des investissements nécessaires pour élever le taux d'intégration locale. A l'heure actuelle, on la trouve plutôt dans les pays d'Afrique et d'Asie ayant une très faible base industrielle. En Amérique Latine, en dehors de l'activité sporadique de certains pays de l'Amérique Centrale, l'assemblage à partir du "SKD" représente une faible part. Pour les constructeurs français, les exportations SKD (ainsi que l'activité d'assemblage SKD) représentent une proportion très marginale par rapport aux exportations totales (I).

Pour l'avenir, on peut prévoir que ce genre d'activité, malgré une certaine continuité prévisible - puisque des dizaines de pays n'ont encore aucune activité dans le domaine de l'automobile et pourraient bien démarrer en utilisant cette modalité - gardera une place marginale au niveau du marché mondial de même que pour les exportations françaises.

ii - La phase d'assemblage CKD (completeley knocked down). Cette modalité revêt pour les constructeurs français et européens un intérêt particulier compte tenu de son poids sur l'ensemble des activités industrielles à l'étranger. Les véhicules assemblés sous cette forme par les filiales des constructeurs français à l'étranger ont représenté, ces dernières années, près de 60 % du total de leurs activités d'assemblage et constructions partielles dans le monde si on retient dans cette catégorie le cas de la Belgique (en nombre de véhicules). L'assemblage à partir des collections CKD - ces ensembles représentant de 51 % à 75 % environ de la valeur du véhicule fini, au départ de l'usine ; la proportion variant en fonction du niveau d'éclatement du véhicule au départ des ateliers du constructeur d'origine - implique déjà la nécessité d'investissements plus importants. Malgré que les collections CKD contiennent tous les organes mécaniques essentiels d'une voiture

---

(I) Ni la C.S.C.A. ni les rapports d'activités des différents constructeurs fournissent des statistiques spécifiques sur l'exportation des SKD. Mais, si on prend en compte les pays et les cadences d'assemblage SKD pour les marques françaises, on peut estimer qu'elles représentent une proportion inférieure à 5 % du total des activités d'assemblage et construction partielle à l'étranger, par rapport aux exportations totales cette proportion étant encore plus faible.

(moteur, boîte de vitesses, etc...) la mise en route d'une usine d'assemblage de CKD nécessite la création d'installations de soudure et d'assemblage complet de la carrosserie, ainsi que la présence dans le pays d'implantation, d'une industrie de pièces de rechange, comme par exemple : pneumatiques, chambres à air, batterie d'accumulateurs, dynamos, essuie-glaces, radiateurs et éléments de finition intérieurs, sellerie, etc... capables de combler la demande des sociétés d'assemblage (I) dans ces articles. Mis à part les cas peu fréquents des filiales d'assemblage SKD et des filiales des constructeurs localisées en Espagne, au Mexique et en Argentine, toutes les autres filiales des constructeurs français opèrent sous cette modalité.

## 2) La construction partielle ou totale sur place :

Cette modalité implique un taux élevé d'intégration de pièces locales. On peut envisager plusieurs étapes. Le processus d'intégration d'éléments de fabrication commence (à part les pièces déjà mentionnées concernant la phase CKD) par l'utilisation de pièces mécaniques moins sophistiquées pour passer ensuite à la fabrication sur place des organes mécaniques essentiels (moteur, boîte de vitesses) et puis à la fabrication locale de la carrosserie qui implique des investissements très coûteux (presses à emboutir, outillage d'emboutissage, etc...) qui ne peuvent se justifier qu'en fonction des cadences de production élevées.

La construction partielle se fait à partir de l'expédition par les constructeurs des "petites collections", ensembles de pièces ayant une valeur  $\leq$  à 50 % de la valeur du véhicule fini, au départ de l'usine. Pour les constructeurs français, l'exportation des "petites collections" a représenté en 1973 (voir tableau 2.4.ci-après) près de 20 % du total des véhicules exportés (2) et presque 40 % de l'ensemble des activités

---

(I) Pour ceux qui s'intéressent à une description plus détaillée des problèmes techniques liés aux activités d'assemblage et en général à l'implantation de filiales industrielles dans les pays en voie de développement, consulter l'intéressant rapport de M. Fernand L. Picard "La logique du développement de l'industrie automobile dans les pays en voie de développement - du montage des pièces d'importation à la fabrication locale

(2) Malgré sa faible valeur unitaire moyenne, les petites collections sont considérées, dans les statistiques physiques, comme une unité exportée.



industrielles à l'étranger.

TABEAU 2.3. Evolution des exportations des petites collections

Années \ Export.	Export. totale	Export. de petites collections	% ("P.C." / Exp. globale)	% Espagne "P.C."	% Argent. "P.C."	% Mexique "P.C."
1966	787 432	194 521	24,7	80,5	19,5	-
1967	835 038	171 684	20,6	78,9	21,1	-
1968	958 170	201 846	21,1	74,1	25,9	-
1969	1175 057	219 153	18,7	75,1	24,9	-
1970	1495 047	246 359	16,5	71,6	28,4	-
1971	1592 389	262 907	16,5	70,9	29,1	-
1972	1769 316	310 865	17,6	73,2	26,8	-
1973	1931 208	378 330	19,6	74,6	23,9	1,5

Unités : nombre de véhicules

source : C.S.C.A.

La construction sous licence : Cette modalité d'implantation concerne jusqu'à l'heure actuelle presque exclusivement les pays socialistes. Bien qu'elle ne diffère pas radicalement de la précédente du point de vue technique, elle implique des rapports très différents entre les sociétés sous licences locales et les constructeurs qui fournissent la licence. Egalement l'existence d'une base industrielle considérable ainsi qu'une capacité de planification importante de la part des pays qui font ce choix sont nécessaires.

Du point de vue contractuel, on peut dire que les activités de construction sous licence se développent essentiellement dans le cadre des accords de coopération et assistance technique : les rares filiales des firmes occidentales existantes dans ces pays - comme par exemple la société CIMOS en Yougoslavie où Citroën détient 49 % du capital - prennent, sans exception, la forme de sociétés mixtes, l'Etat gardant la majorité du capital ainsi que le contrôle des principales décisions. D'autre part,

en raison de la politique de spécialisation et de division internationale du travail menée par les pays du COMECON, les contrôles portent en général plutôt sur la création et le développement d'usines spécialisées dans la fabrication d'éléments déterminés (moteurs, boîte de vitesses, etc.) que sur la création d'usines de fabrication totale. Evidemment, on trouve aussi des accords de coopération portant sur la modernisation d'usines de fabrication complète comme, par exemple, celle de l'usine Leninsky-Komsomol qui fabrique les Moskowitch (entreprise avec la collaboration de Renault) ou encore le fameux complexe de Togliatti, réalisé à la base d'un contrat de coopération entre l'Union Soviétique et Fiat. Malgré l'étroitesse des marchés nationaux des différents pays socialistes jusqu'à présent les usines produisent des éléments mécaniques en grandes séries, le problème des marchés étant résolu, soit par la voie du commerce intra COMECON, soit par la voie des accords de fourniture mutuelle avec les pays occidentaux ou avec les constructeurs coopérants (pratique associée d'ailleurs à la politique de maintien, de ces pays, d'une balance commerciale équilibrée au niveau sectoriel). Ainsi, on voit la multiplication d'accords comme ceux qui suivent :

- Accord Renault Saviem avec la Tchécoslovaquie, pour la fabrication de camions légers dans les usines AUIA. En contre-partie, l'industrie tchécoslovaque fournit à l'industrie automobile française certaines pièces de camions, tandis que Saviem achète en Tchécoslovaquie des machines-outils.
- En Roumanie avec la Régie Renault, portant sur la fabrication de la voiture DACCIA 1100 (R.12) et sur 10 000 moteurs d'autobus par an, prévoyant la fabrication sur place de boîtes de vitesses pour les Estafettes Renault.
- En Yougoslavie un contrat avec Citroën pour la construction sous licence de 2 CV et de l'AMI 6 avait comme contre-partie la fourniture de pièces détachées destinées aux véhicules Citroën en France.

Ce ne sont que quelques exemples dont on pourrait encore citer plus d'une dizaine. Pour résumer, on peut dire que malgré l'existence d'un

flux physique d'exportation (collections ou pièces détachées) des pays coopérants vers les pays socialistes, ce commerce montre une tendance à devenir de plus en plus marginal. Le "produit" essentiel du commerce étant désormais l'engineering et l'assistance technique. Dans ce cadre par exemple, en 1973, Renault a "vendu" à l'Union Soviétique 353 000 heures d'études - 143 millions de francs de contrats nouveaux ont été signés portant principalement sur la participation de Renault à l'édification de l'usine géante de camions de "la Kama". Les contrats signés entre Renault et l'Union Soviétique dans le domaine de la coopération et de l'engineering portent, jusqu'à fin 1973, sur un montant de 755 millions de francs.

Cette pratique s'inscrit dans la stratégie des pays socialistes afin d'arriver à moyen terme à une autonomie technologique. Elle commence d'ailleurs à rendre déjà ses premiers fruits. Le complexe Togliatti qui a été bâti avec la collaboration de Fiat et qui a démarré en 1970 avec une production de 26 000 véhicules, atteint en 1974 un rythme de 2 255 voitures/jour (660 000 par an) étant d'autre part, parfaitement autonome, c'est-à-dire dirigée exclusivement par des techniciens soviétiques.

Il faut souligner d'ailleurs les progrès faits par l'industrie automobile dans les pays de l'Est et en particulier en Union Soviétique en ce qui concerne la productivité et les coûts de production qui sont remarquables : le fait que les produits deviennent très compétitifs sur le marché international le prouve. Aucun autre pays d'industrialisation récente (Brésil, Espagne, par exemple) n'est encore arrivé à la même compétitivité. Ainsi l'Union Soviétique, en fonction de sa politique de maintien d'une balance commerciale relativement équilibrée au niveau sectoriel, exporte environ 1/3 de sa production, dont 30 à 40 % vers les pays de l'Europe Occidentale. Le succès obtenus ces dernières années sur les marchés européens (Fiat Molki, Dacia Hoo, Skoda) sont d'ordre à commencer à inquiéter les constructeurs des pays de l'Ouest.

## 2.6. Les tendances concernant l'internationalisation de la production

L'extension de l'industrie automobile au niveau mondial a eu pour conséquence la multiplication du nombre des pays assembleurs ou producteurs et l'élévation considérable du taux d'intégration locale : on peut dire que, au moins dans certains groupes de pays, la tendance amorcée va dans le sens de la transformation des activités d'assemblage en activités de construction partielle et de construction partielle en fabrication totale sur place. Mais à ce propos, il faut remarquer que malgré le démarrage des activités d'assemblage ou construction automobile dans plusieurs dizaines de pays en voie de développement, depuis une vingtaine d'années, le nombre de ces pays arrivés à l'étape de construction totale sur place ou à un niveau d'intégration très élevé (supérieur à 90 %) est encore très limité. Et pourtant, ces pays avaient tous commencé les productions à peu près à la même époque. Parmi les exceptions on peut citer notamment le cas de l'Espagne, du Brésil et de l'Argentine.

L'expérience de ces trois pays, nous montre que, en dehors de la présence d'une base industrielle préalable, le facteur commun, qui a joué un rôle décisif dans les progrès constatés, concerne la dimension des marchés intérieurs permettant à ces pays d'atteindre des niveaux de production relativement élevés au moins pour les principaux modèles. Il faut rappeler, en effet, que pendant une période assez longue - une quinzaine d'années - la totalité ou presque de la production automobile était écoulée sur les marchés intérieurs, étant donné la faible compétitivité du produit sur les marchés internationaux (coût de production élevés). Ainsi dans ces pays le style de la politique de développement économique adopté (répartition des revenus très inégal entraînant la concentration) et le degré d'urbanisation relativement élevé avec formation d'importantes couches intermédiaires à revenus beaucoup plus élevés que la moyenne ainsi qu'une croissance rapide, ont contribué largement à la création d'une demande automobile et de biens de consommation durables en croissance très rapide.

Le rapide processus de développement économique -accompagné d'un processus d'urbanisation encore plus dynamique de plusieurs pays en voie de développement - nous conduit à penser que le "saut" entrepris par ces trois pays pourrait se généraliser à moyen terme dans nombreux autres pays où les autres conditions préalables sont déjà acquises.

D'autre part, on envisage la continuité de la tendance à une croissance de la demande et de la production plus rapide que la moyenne mondiale et beaucoup plus rapide que celle des pays d'industrialisation et de motorisation ancienne. A ce propos, il faut rappeler par exemple que la part de l'Amérique Latine sur la production mondiale a presque doublée dans un délai de six ans, passant de 2,3 % entre 1964 et 1970. Une étude réalisée par la CEPAL en 1968 prévoyait un taux de croissance annuel moyen du parc de l'ordre de 8,6 % (I) pour la période de 1968-1985. Ce chiffre est à comparer avec le taux moyen prévu de la croissance du parc en Europe. Selon une étude réalisée par Eurofinance sur l'évolution de l'automobile en Europe, entre 1970 et 1980, le taux serait de 4,4 % pendant la période 1970-1975.

Dans ce cadre, il faut s'attendre à ce que la tendance à la diminution du poids relatif de l'exportation traditionnelle (built up) se renforce et soit limitée de plus en plus exclusivement au commerce intra-européen. (CEE) Les flux physiques entre les constructeurs et leurs filiales ayant une tendance à se réduire progressivement, les liaisons entre les firmes mères et leurs extensions se limiteront progressivement au domaine financier et technologique.

Pour conclure, on peut dire que le nationalisme économique et politique présent de plus en plus dans les pays en voie de développement, fait penser que dans le futur les modalités d'exportation de technologie, d'engineering ou de concession de licences (à l'exemple de l'évolution dans les pays socialistes) prendront une place plus importante qu'elles ne la connaissent aujourd'hui.

(I) Il faut noter que les prévisions à long terme de la CEPAL paraissent nettement sous-estimées au moins par rapport aux voitures particulières. Le taux des dernières années a été nettement supérieur (de 10 % environ).

### CHAPITRE III

#### L'EVOLUTION DE LA STRUCTURE DES MARCHES EXTERIEURS FRANCAIS

Pour analyser l'évolution de la structure des marchés extérieurs de l'industrie automobile française, il nous a paru nécessaire de grouper les pays en ensembles relativement homogènes vis-à-vis de deux critères :

- un critère d'ordre qualitatif qui prend en compte, à la fois les caractéristiques économiques des différents marchés, (étape du processus de motorisation, politique, douanière, etc...) et les modalités de pénétration associées aux caractéristiques antérieures.
- un critère d'ordre quantitatif : si les constructeurs français exportent vers environ 150 pays dans le monde, il faut rappeler qu'une proportion supérieure à 80 % des exportations se concentre sur une vingtaine de pays seulement.

Ceci dit, essayons de regarder quelles ont été les principales tendances amorcées depuis 1955 jusqu'à l'heure actuelle.

#### 3.1 - Europe

L'Europe n'est évidemment pas une région homogène en ce qui concerne les critères mentionnés ci-dessus. Elle comporte plusieurs sous-marchés avec des caractéristiques parfois très différentes dont les principales seraient, à notre avis : la CEE, l'Espagne (ainsi que les pays qui ont commencé tard le développement d'une industrie automobile, de même que leur "motorisation" comme le Portugal, la Grèce, l'Irlande), les pays de l'AELE et les pays socialistes. Malgré cela on a jugé utile de commencer par l'Europe à cause de son poids décisif dans les exportations françaises.

De l'analyse des séries temporelles de la destination des exportations françaises depuis 1955 (voir tableaux 3.1 à 3.6 dans l'annexe statistique jointe à la fin du chapitre) on peut dégager trois constatations importantes :

- les marchés européens ont toujours été - depuis que le commerce international de l'automobile prend une réelle signification - les premiers en ordre d'importance. Déjà en 1955 les débouchés sur les marchés européens ont représenté 43,3 % du total des véhicules exportés et 48,2 % en ce qui concerne les V.P.&C.
- un taux moyen de croissance annuel beaucoup plus élevé que le taux moyen de l'ensemble des exportations pour les VP&C pendant la période 1960-73 (14,75 % pour l'Europe contre 9,85 pour l'ensemble - voir tableau 3.7 ci-après)
- et comme conséquence de l'évolution antérieure une nette tendance à la concentration voire à la spéculation sur les marchés européens.

Tableau 3.7 -Evolution de la part (%) des exportations françaises hors d'Europe

années	VP&C	tous véhicules
1955	51,8	56,2
1960	49,6	51,6
1965	25,6	27,0
1969	22,4	24,3
1973	17,5	19,4

source : tableau 3.1.

Parmi les principaux pays constructeurs du monde, la France est l'un des pays dont les exportations sont les plus concentrées sur les marchés européens : en 1965, par exemple, alors que la part des

exportations européennes hors Europe sur la production totale était de l'ordre de 19 %, en France ce même indice était de 10,0 %.

Une très brève analyse des séries temporelles nous indique que la période 1960-65 a été décisive pour la consolidation de la position française sur les marchés européens : pendant cette période, qui se caractérise d'ailleurs par un recul des exportations sur tous les autres marchés (I) (voir tableau 3.8 ci-après) les débouchés sur les marchés européens s'accroissent à un taux moyen annuel de 9,9 %. Le résultat en a été que la part des exportations en direction de ces marchés est passée de 48,4 % à 77,6 % pour l'ensemble des véhicules exportés et de 50,4 % à 74,4 % en ce qui concerne les VP & C.

Tableau 3.8 - TMVA des exportations de VP&C selon les différents marchés.

Marchés	taux moyens de variation annuelle (VP&C)	
	période 1960-1965	1960 - 1973
Europe	9,90	14,75
CEE	10,50	15,93
AM.LATINE	- 8,30	9,45
AFRIQUE	- 9,80	2,05
Tous les marchés	1,45	9,85

Cette situation est due non seulement à l'ouverture du marché commun mais aussi à la stratégie des constructeurs français (et spécialement Renault et Simca) qui ont concentré la plupart de leurs efforts sur les marchés européens.

(I) Cette évolution a été le résultat de plusieurs facteurs qui se sont conjugués : d'abord l'important recul des exportations sur le marché américain que l'on a déjà analysé dans le chapitre I, ensuite une situation difficile sur les marchés africains et spécialement dans les pays de zone franc. A cela s'ajoute la politique de plus en plus protectionniste en Amérique Latine.



### I.I. Le marché commun

L'évolution des exportations françaises vers le marché commun explique dans une certaine mesure les résultats atteints sur l'ensemble des marchés européens. Les exportations françaises vers la CEE se caractérisent par un très fort dynamisme - c'est le marché où le taux de croissance des exportations françaises a été le plus élevé depuis 1960 - voir à ce propos, le tableau 3.8 - Il en résulte d'une part l'élévation de l'importance relative de ce marché pour les exportateurs français comme en témoigne le tableau 3.I. et, d'autre part l'élévation du taux de pénétration des marques françaises dans les différents pays de la communauté.

Tableau 3.9 - Immatriculations de VP&C. françaises (Neuves) dans la CEE

	1967		1969		1971		1972	
	% du marché	rang	% du marché	rang	% du marché	rang	% du marché	rang
Renault	11,81	2	11,45	3	11,94	3	12,75	2
Citroën	8,71	5	6,37	6	7,78	6	7,91	6
Peugeot	6,40	7	6,26	7	6,83	7	6,97	7
total construct. français	29,92		24,08		26,55		27,63	
Chrysler *	5,26	8	5,62	8	6,08	8	6,69	8
Total	32,18		29,70		32,63		34,32	

\* Immatriculations concernant le groupe Chrysler Europe dont la presque totalité est le fait de Chrysler France.

Ainsi les immatriculations de véhicules fabriqués par les trois constructeurs français représentent plus d'un quart des immatriculations totales dans la CEE. Si à cela on ajoute les immatriculations du groupe Chrysler (dont la presque totalité des véhicules immatriculés dans la CEE sont de la marque Simca), la proportion des véhicules "français"

sur les immatriculations totales monte à presque 35 % en 1972.

En ce qui concerne la destination des exportations la France exporte presque une voiture sur deux vers les pays de la CEE, se situant ainsi derrière l'Italie, qui est le pays le plus dépendant du marché commun (voir tableau 3.10).

Cette évolution est due essentiellement aux facteurs suivants (mise à part évidemment l'ouverture des marchés qui a entraîné de nouvelles conditions commerciales) :

- une implantation commerciale très ancienne des constructeurs français sur ces marchés (antérieure à l'ouverture des marchés),
- la continuité des efforts commerciaux des constructeurs et en particulier de Renault et Simca, reflet de la priorité qu'ils ont accordée à la CEE.
- la gamme des produits qui s'est montrée adaptée aux conditions de ces marchés.

Nous reviendrons sur ce sujet dans l'analyse des différents constructeurs (dans la 2<sup>e</sup>. partie du rapport).

### 3.1.2. Le reste des marchés européens

En ce qui concerne le reste des marchés européens, il faut encore faire un certain nombre de remarques :

- i - on constate d'abord un accroissement important du poids relatif du marché espagnol pour les exportations françaises : de 4,6 % au total des exportations en 1955 on arrive à la proportion de 13,9 % en 1973. Cela est dû à deux facteurs : d'une part au dynamisme exceptionnel du marché espagnol depuis 15 ans et, d'autre part à la bonne implantation des constructeurs français par la voie des filiales industrielles. Ainsi la totalité des exportations françaises pour l'Espagne est constituée de "petites collections" destinées à la construction partielle sur place (taux d'intégration local de l'ordre de 80 %). Le taux de pénétration des marques françaises

Tableau 3.10 - La destination des exportations des principaux pays constructeurs européens (année 1971)

unité : nombre de véhicules

1971 Pays de destination \ Pays d'origine	Allemagne	France	Italie	Grande-Bretagne (1)	Suède (1)
ALLEMAGNE	-	332,1	189,9	15,0	6,1
FRANCE	151,6	-	88,7	5,9	0,4
ITALIE	204,3	170,1	-	53,5	0,4
PAYS-BAS	108,7	100,8	31,4	15,4	1,2
U.E.B.L.	124,8	131,7	24,5	53,2	24,7
GRANDE-BRETAGNE	100,6	97,0	44,8	-	14,9
IRLANDE	10,2	3,8	6,6	33,0	-
AUTRICHE	78,2	31,2	14,7	27,8	4,6
SUISSE	77,7	47,8	7,9	31,1	10,0
ESPAGNE	1,9	163,1	7,9	-	-
PORTUGAL	13,2	11,5	7,3	18,3	-
SUEDE	66,1	19,9	7,6	12,0	-
DANEMARK	34,6	11,6	4,2	32,0	15,9
FINLANDE	19,7	5,1	4,9	17,6	11,1
NORVEGE	31,4	11,0	3,4	10,5	9,2
ROUMANIE	0,3	19,4	-	-	-
TCHECOSLOVAQUIE	0,1	2,7	7,3	-	-
YUGOSLAVIE	21,1	20,1	7,3	-	-
GRECE	8,5	3,9	5,2	-	-
U.S.A.	859,0	26,4	52,7	76,9	53,9
CANADA	52,0	20,4	6,6	21,6	8,7
AUTRES	177	256	117	266(2)	22
TOTAL Exportations	2146	1486	640	690(1)	183(1)
Exportations Vers la C.E.E.	27,5%	49,4%	52,3%	20,7%	17,9%

sur le marché espagnol de VP&C est de presque 40 % si on considère les véhicules Chrysler France qui sont assemblés par Chrysler Espagne (Baneiros). Renault détient à elle seule 25 % du marché. Le tableau ci-après nous indique la composition des exportations françaises pour cet important marché, en 1973

Tableau 3.II - Exportations de petites collections (1973)

	V.P.	V.U.	Tous véhicules
Chrysler France	61 944		
Citroën	36 315	17 010	
Renault	153 504	12 564	
Total	251 763	29 574	281 337

ii - les pays de l'AELE - On constate la diminution graduelle de l'importance relative de ces marchés pour les exportations françaises, depuis 1955 : de 18 % des exportations totales de VP&C à cette époque, on passe à 13,1 en 1969 et à 7,7 en 1973. Evidemment l'évolution constatée entre 1969 et 1973 est à corriger de l'impact de l'entrée de la Grande-Bretagne, du Danemark et de l'Irlande dans la CEE.

iii - Pays socialistes - Bien que l'importance de ces marchés reste encore limitée pour les exportations françaises - en 1973 les constructeurs français ont exportés vers les pays socialistes 67 220 v.p. et 606 véhicules utilitaires, dont la presque totalité était des collections destinées à la construction sous licence dans ces pays - l'évolution constatée depuis 1955 montre des progrès significatifs. En 1955, les exportations vers les pays socialistes ne représentait que 0,3 % de nos exportations totales ; à l'heure actuelle elles représentent 3,8 % (pour les VP&C) et 3,5 % pour l'ensemble des véhicules. Mais il faut rappeler comme on l'a déjà dit dans le chapitre précédent, que ces chiffres ne donnent qu'une vision partielle des activités des constructeurs français dans les pays socialistes, c'est-à-dire les exportations de collections et de built up (marginales). En ce qui concerne les exportations de collections, les marchés les plus importants sont la Roumanie (50 345 collections exportées destinées à la construction sous licence des DACIA 1300 (R 12) et la Yougoslavie où Citroën détient une participation dans la société CIMOS.

### 3.2 - Le marché Nord-Américain

Après la fin du boom des exportations françaises et européennes vers les Etats-Unis (voir à ce propos le chapitre I) les exportations ont chuté en terme absolu et relatif. Aujourd'hui, la place des constructeurs français sur le marché nord-américain est tout à fait marginale : les ventes de Renault, de Peugeot et de Citroën ne représentaient en 1973 que 1,2 % du total des voitures de marques étrangères vendues aux Etats-Unis. Par rapport aux exportations françaises, ce marché représente 0,7 % du total.

Il est intéressant de remarquer que mis à part leur situation marginale, les constructeurs français ont été les seuls, parmi tous les fournisseurs étrangers, à l'exception de BMW, à enregistrer une baisse sensible de leurs ventes sur le marché américain en 1973, qui a été d'ailleurs une année record pour la production et les ventes d'automobiles aux Etats-Unis (I). Néanmoins, Renault et surtout Peugeot déployaient des efforts commerciaux importants au début de 1974 et attendaient tous les deux des progrès importants de leurs ventes pendant cette année.

### 3.3 - Les marchés Latino-Américains

On constate un "saut" de l'importance relative des pays latino-américains pour les exportations françaises depuis 1960. En 1955, 2,4 % de nos exportations de VP&C avaient comme destination l'Amérique Latine, (3,5 % pour les V.U.). En 1960, cette proportion était déjà de 7,3 % (et 5,1 % pour les V.U.). Elle est restée relativement stable jusqu'à l'heure actuelle comme on peut le constater dans le tableau 3.I. Le progrès réalisé par les constructeurs français sur les marchés latino-américains responsables du doublement de la part relative des exportations à destination de ce continent sur les exportations françaises est dû exclusivement à l'implantation directe par la voie des filiales

---

(I) Les ventes d'automobiles (en nombre de véhicules) en 1973 ont cru de 4,8 % par rapport à 1972. Pour les marques importées le taux de croissance a été de 10,7 % et pour les petites et moyennes voitures de 26,85 %.

(\*)  
Tableau 3.I2 - Ventes de voitures importées aux Etats-Unis (I)  
(nombre de voitures)

Principales marques	1972	1973	% de varia- tion 1972 à 1973	Janvier-Avril 1973	1974	% de varia- tion jan.73 à jan.74
Volkswagen	485.645	475.801	- 2,0	167.420	120.960	- 27,8
Toyota	295.915	289.378	- 2,2	113.991	86.210	- 24,4
Datsun	187.513	235.449	+ 25,6	73.702	62.598	- 15,1
Mazda	52.969	119.119	+124,9	45.594	27.053	- 40,7
Capri	91.995	113.069	+ 22,9	47.822	27.275	- 43,0
Opel	68.854	68.400	- 0,7	24.633	19.757	- 19,8
British Leyland (2)	60.216	65.025	+ 8,0	22.120	15.071	- 31,9
Volvo	51.821	59.025	+ 13,9	19.135	15.256	- 20,3
Fiat	58.375	58.447	+ 0,1	19.994	19.847	- 0,7
Audi	28.602	45.138	+ 61,3	13.429	16.141	+ 20,2
Mercedes-Benz	36.578	41.645	+ 13,9	14.085	10.125	- 28,1
Honda	20.500	38.931	+ 89,9	6.244	16.264	+ 160,5
Subaru	24.056	37.793	+ 57,1	9.075	7.021	- 22,6
Colt	34.057	35.523	+ 4,3	16.368	13.009	- 20,5
Porsche	20.210	23.772	+ 17,6	8.803	7.720	- 12,3
Saab	13.543	17.018	+ 27,7	5.747	4.461	- 22,4
BMW	21.728	13.629	- 37,3	5.252	4.117	- 21,6
Renault	18 <sup>ème</sup> 12.204	7.542	- 38,2	2.953	3.174	+ 7,5
Cricket (3)	13.888	4.819	- 65,3	2.465	-	
Peugeot	21 <sup>ème</sup> 4.822	4.174	- 13,4	1.190	1.950	+ 63,9
Pantera (4)	1.552	1.831	+ 18,0	704	361	- 48,7
Total (1)	1.586.001	1.756.529	+ 10,8	620.726	478.370	- 22,9

(source : Ward's Automotive Report)

- (1) Il s'agit des ventes des distributeurs agréés. Les voitures achetées à l'étranger par les touristes ne sont pas incluses : environ 29.740 en 1972, 17.270 en 1973, 4.150 lors des 4 premiers mois de 1973 et 1.665 lors de la même période de 1974.
- (2) Jaguar, MG, Austin, Triumph, Rover
- (3) La décision d'arrêter les importations d'automobiles Cricket a été prise par la division Plymouth de Chrysler en décembre 1972
- (4) vendue par Lincoln-Mercury

N.B.(\*) Cité dans une étude conjoncturelle préparée par le Conseiller Commercial de l'Ambassade de France aux USA ("Le marché de l'automobile aux Etats-Unis en 1973 et au début de 1974") parue dans le Bulletin d'Informations Economiques - avril 1974 n° II6.

industrielles (à ce propos voir les tableaux R.IO, C.7, D. concernant les usines d'assemblage et de construction partielle des trois constructeurs français au niveau mondial). Avant l'ouverture des filiales industrielles le taux de pénétration des constructeurs français et européens sur les marchés latino-américains était, en général, très faible, les marchés de ces pays demeurant sous le contrôle des exportateurs américains (GM, FORD, CHRYSLER) pour l'essentiel.

Malgré les progrès réalisés du fait des nouvelles modalités de pénétration, la place occupée par les constructeurs français reste encore limitée. On ne dispose pas de données concernant les immatriculations par marques pour l'ensemble des pays latino-américains mais, comme la totalité de la production latino-américaine reste sur le marché Latino-Américain, on peut utiliser les données concernant la production comme un indicateur valable. Ainsi, en 1969 par exemple (voir tableau 3.I3 ci-dessous) la part des véhicules de marques Françaises (Renault, Peugeot, Citroën) dans les production totale du continent était de 10,35 %. Depuis cette proportion a dû encore s'affaiblir puisque

Tableau 3.I3 - Implantation des constructeurs automobiles en Amérique Latine - production tous véhicules (1969)

en unités

	Argentine	Brésil	Chili	Colombie	Costa Rica	Mexique	Pérou	Uruguay	Venezuela	Total
Volkswagen ....	—	178.180	—	—	—	24.437	1.820	—	6.418	210.855
Ford .....	36.083	88.797 (2)	2.778	—	—	35.110	4.511	208	18.440	185.927
General Motors.	30.433	52.805	2.025	—	325	27.259	2.962	646	15.762	132.217
Chrysler .....	17.858	—	654	4.250	275	35.506	2.098	—	16.846	77.487
Fiat .....	49.492	—	6.067	—	—	—	—	720	3.534	59.313
Renault .....	18.377	—	1.117	—	30	13.236 (5)	—	280	3.458 (7)	36.498
Peugeot .....	30.433	—	3.456	—	—	—	—	274	—	34.163
Mercedes-Benz .	5.762	17.278	—	—	—	—	—	—	2.478	25.518
Citroën .....	15.280	—	3.296	—	—	—	—	50	—	18.626
Nissan .....	—	—	1.052	—	30	12.635	915	—	764	15.406
American Motors	1.973	—	—	—	—	10.953	673 (6)	—	—	13.599
Willys .....	4.523	—	—	4.138 (3)	—	1.240	—	56	2.360	12.317
Autres (1) .....	8.373	16.633	1.614	813	1.296	4.788	3.881	478	3.001	40.877
<b>TOTAL ....</b>	<b>218.587</b>	<b>353.693</b>	<b>22.069</b>	<b>9.201</b>	<b>1.956 (4)</b>	<b>165.164</b>	<b>16.860</b>	<b>2.712</b>	<b>73.061</b>	<b>863.304</b>

Source : "L'industrie automobile en Amérique Latine" - Etudes Economiques Mars-Avril 1972 n°3 - Banque Française et Italienne pour l'Amérique du Sud - Sudameris -

les constructeurs français ne sont pas implantés au Brésil qui représente à lui seul presque 50 % de la production totale du continent et fait d'autre part preuve d'un dynamisme exceptionnel (I). Les exportations françaises vers l'Amérique Latine sont exclusivement le fait des collections et petites collections destinées aux filiales d'assemblage et construction partielle. En 1973, par exemple, la composition des exportations françaises était la suivante :

	V.P.	V.U.	tous véhicules
Exportations totales	115 691	14 362	130 053
dont			
-petites collections	82 784	13 093	95 877
-autres modalités (x)	33 907	1 269	34 176

(x) concernant pour la presque totalité des collections C.K.D.

### 3. 4 - Les marchés Africains

L'importance relative des marchés africains pour les exportateurs français a chuté considérablement depuis 1955. A cette époque on exportait presque autant de voitures vers les marchés africains que vers l'Europe (voir tableaux 3.1. et 3.2.). A l'heure actuelle, ces marchés représentent 8,3 % des exportations françaises. Cette tendance doit trouver une explication dans le processus d'indépendance des anciennes colonies françaises qui étaient, auparavant, des marchés exclusifs pour nos exportations. Pourtant les marchés de l'ancienne zone Franc représentent encore plus de 50 % du total des ventes françaises en Afrique.

---

(I) En 1970, la production brésilienne était de 416 000 véhicules (dont 168 000 VF&C). En 1974, elle est arrivée à 858 000 véhicules. Ainsi le Brésil a presque doublé sa production dans un délai de 4 ans gardant le rang de neuvième producteur mondial.



Les activités industrielles sont encore moins importantes qu'en Amérique Latine et l'exportation de "built up" garde encore une place notable (dans le cas de Peugeot par exemple plus de la moitié de l'exportation est composée de véhicules finis - "built up").

### 3. 5 - Les marchés d'Asie et d'Océanie

Comme dans le cas africain, l'importance relative de ces marchés décline pour les exportations françaises de 1955 jusqu'en 1965. A partir de ce moment la proportion de nos exportations à destination de ces marchés ne manifeste pas de grandes variations (3,1 % du total en 1973). La localisation de ces marchés, la faible pénétration des constructeurs français, du point de vue commercial ou industriel, et la forte concurrence à affronter (les constructeurs japonais y sont très bien implantés) semble indiquer que le marché asiatique restera d'une importance secondaire pour les débouchés extérieurs de l'industrie automobile française.

3.6 : La composition des exportations françaises par puissance des véhicules selon les différents marchés.

L'analyse des séries temporelles des exportations françaises selon la puissance des véhicules nous indique l'existence d'une tendance à la spécialisation dans le domaine des voitures moyennes, ce qui résulte en grande partie de la spécialisation dans le domaine de la production. Ainsi dans la période 1960-1973 la proportions des véhicules moyens (groupe II)(I) sur les exportations totales passe de 30,3 % à 53 %. Parallèlement, à ce que l'on constate dans la production cette spécialisation se fait au détriment du groupe I (voitures jusqu'à 5CV) dont la proportion sur les exportations totales tombe de 61,8 % en 1960 à 31,8 % en 1973. Le groupe III par contre, qui a présenté une évolution très irrégulière - 21,5 % en 1955 ; 7,9 % en 1960 ; 19,7 % en 1965 - garde, depuis 1969, une proportion relativement stable et proche de 15 %.

Mais comme nous le montre les tableaux 3.14 et 3.15 la composition des exportations selon les différents marchés présente des différences parfois considérables. Ainsi sur l'ensemble des marchés européens, la composition des exportations était en 1973 très proche de la moyenne. En Europe ce sont les exportations à destination de l'Espagne et des pays socialistes qui présentent une composition différente de la moyenne. Dans le premier cas l'exportation des véhicules du groupe III est tout à fait marginale depuis plusieurs années (0,3 % du total des exportations en 1973) et la proportion du groupe I assez supérieure à la moyenne (44,5 % alors que la moyenne est de 31,8 % en 1973). La raison

---

(I) On a retenu comme critère de classification pour faire cette analyse la ventilation des exportations selon les chevaux fiscaux à partir des séries publiées par l'Argus. Ainsi notre classification considère trois groupes de voitures :

- Groupe I - voitures ayant jusqu'à 5 CV
- Groupe II - voitures ayant entre 6 et 9 CV
- Groupe III- voitures ayant 10 CV et plus.

en est que la politique du gouvernement espagnol est de faire construire exclusivement des voitures petites et moyennes et que les exportations françaises vers ce pays soient pour l'essentiel des petites collections à destination des filiales.

Sur les marchés des pays socialistes, la tendance à la spécialisation dans les voitures moyennes est plus nette que dans aucun autre marché : de 3,9 % du total de voitures exportées en 1955 on arrive à la proportion de 83,7 % en 1973. Cette concentration dans le groupe II se fait principalement au détriment du groupe I et accessoirement du groupe III. Ici encore la politique industrielle des gouvernements locaux est l'élément déterminant de l'évolution constatée puisque les modèles construits sous licence ne sont pas, en général, de la responsabilité des constructeurs.

En ce qui concerne les pays en voie de développement on note que la composition des exportations est plus "équilibrée" que les exportations à destination des marchés européens en ce sens qu'elles sont moins concentrées sur les voitures du groupe II. Ainsi en 1973 la proportion du groupe II parmi les exportations totales à destination de l'Amérique Latine, de l'Afrique et de l'Asie-Océanie représentait moins de 40 % (voir le tableau 3.I4).

D'autre part, sur ces marchés le groupe III est proportionnellement plus important qu'en Europe. Ainsi en 1973 il représentait 26,1 % des exportations à destination de l'Amérique Latine, 42,2 % pour l'Afrique, 39,5 % pour l'Asie-Océanie. Pour compléter, il faut remarquer que, à l'exception de l'Amérique Latine où la proportion du groupe III a montré une tendance à la baisse au profit du groupe II, sur les autres marchés (Asie-Afrique) le groupe II reste stable alors que le groupe III augmente au détriment du groupe I. Ce phénomène est dû, en général à la structure de répartition des

revenus et à la composition de la demande automobile dans un grand nombre de pays en voie de développement : on constate que contrairement à une idée répandue, dans les pays les moins développés où seuls les détenteurs de revenus très élevés ont accès à l'automobile, comme dans les pays africains et asiatiques, la composition de la demande et par conséquent du parc, montre plutôt une tendance à se concentrer sur les moyennes et grosses cylindrées. Quoi qu'il en soit la tendance amorcée en Amérique Latine semble indiquer qu'une fois le processus de motorisation généralisé aux couches moyennes de la population le phénomène antérieur tend à être neutralisé. C'est-à-dire qu'on commence à constater un glissement de la demande vers les petites et moyennes voitures.

L'évolution des exportations françaises vers l'Amérique du Nord a été très irrégulière. Pendant l'époque du "boom" on exportait principalement des petites et moyennes voitures comme, par exemple, la Dauphine, la Simca 1000 (en 1960 le groupe I représentait 71,4 % du total exporté). Ensuite vers la fin des années 60, on constate un glissement vers les moyennes et grosses cylindrées (RI2 - Peugeot 504 - DS -et SM)

En conclusion, on pourrait dire que la spécialisation des exportations françaises dans le milieu de la gamme est surtout le résultat de la spécialisation productive et que le scénario qui se présente à l'heure actuelle soit du côté de la demande internationale, soit du côté de la production laisse penser que la tendance constatée se poursuivra.

Du côté de la demande, il y a deux éléments principaux qu'il faut retenir :

- d'abord l'évolution de la demande française et européenne en général qui montre depuis plusieurs années une tendance à se concentrer dans le milieu et le haut de la gamme, tendance d'ailleurs qui a été

partiellement inversée en raison de la crise, au moins en ce qui concerne l'importance relative des grosses cylindrées.

- l'évolution de la demande en Espagne et en Amérique Latine. Comme on l'a déjà dit l'évolution de la demande en Espagne et en Amérique Latine (glissement de la demande vers le milieu et le bas de la gamme) pourrait, dans une certaine mesure anticiper l'évolution future des pays moins développés qui sont encore dans une étape initiale du processus de motorisation (pays d'Afrique et d'Asie surtout). Cela n'est évidemment qu'une hypothèse qui devrait faire l'objet d'une analyse plus fine dans la deuxième étape de cette étude.

Du côté de la production on constate la préoccupation des constructeurs français (et européens en général) de "remplir" de plus en plus le milieu de la gamme (dans le cas de Renault par exemple le lancement de la R5 TX et de la R9) préoccupation qui n'est pas étrangère évidemment à l'évolution de la demande.

TABLEAU 3.I4 - EVOLUTION DES EXPORTATIONS FRANCAISES DE VP&C SELON LA DESTINATION ET LA PUISSANCE DES VEHICULES  
(puissance fiscale)

	Exportations totales			AMERIQUE LATINE			AFRIQUE			ASIE - OCEANIE			AMERIQUE DU NORD		
	5CV ≤ (I)	6 à 9 CV (II)	≥ 10CV (III)	(I)	(II)	(III)	(I)	(II)	(III)	(I)	(II)	(III)	(I)	(II)	(III)
1955(*)	44,1	34,4	21,5	22,0	40,2	37,8	38,7	42,9	18,4	48,7	43,7	7,6	56,7	33,2	10,1
1960	61,8	30,3	7,9	57,5	32,7	9,8	46,5	45,8	7,7	21,8	69,5	8,7	71,4	23,4	5,2
1965	50,1	30,2	19,7	25,3	35,9	38,8	36,0	35,7	28,3	21,2	35,2	43,6	60,5	29,3	15,2
1969	42,5	43,0	14,5	49,3	17,5	33,2	29,0	43,0	28,0	18,4	46,4	35,2	5,8	80,4	13,8
1973	31,8	53,0	15,2	34,9	39,0	26,1	19,6	38,2	42,2	20,2	40,3	39,5	8,2	56,9	34,9

(\*) En 1955 les classes de puissance retenues ont été

5 CV ≤

6 à 8 CV

≥ 9 CV

TABLEAU 3.15 - EVOLUTION DES EXPORTATIONS FRANCAISES DE VP&C SELON LA PUISSANCE DES VEHICULES  
(puissance fiscale)

unité : % de V.P.

	EUROPE			C.E.E.			A.E.L.E.			ESPAGNE			PAYS SOCIALISTES		
	5CV ≤ (I)	6 à 9 CV(II)	≥ 10CV (III)	(I)	(II)	(III)	(I)	(II)	(III)	(I)	(II)	(III)	(I)	(II)	(III)
1955(*)	46,7	26,9	26,3	46,3	20,9	32,8	42,7	36,3	21,00	67,9	15,8	16,3	86,1	3,9	10,0
1960	68,5	22,9	8,7	71,9	18,7	9,3	64,9	27,6	7,5	45,9	46,0	8,1	61,5	36,4	2,1
1965	53,7	29,3	17,0	53,5	29,5	17,0	28,8	42,1	29,1	90,6	8,3	1,1	34,4	59,5	6,1
1969	46,2	42,9	10,8	45,5	43,0	11,5	27,4	53,4	19,2	74,5	25,4	0,1	22,6	71,3	6,1
1973	33,2	55,7	11,1	36,7	50,0	13,3	24,4	56,3	19,3	44,5	55,2	0,3	13,2	83,7	3,1

Source : calculée à partir de données publiées dans l'Argus - statiques Autom.

(\*) En 1955 les catégories de puissances retenues ont été 5 CV ≤ ; 6 à 8 CV ; ≥ 9 CV

TABLEAU 3.16 - EVOLUTION COMPARATIVE DE LA PRODUCTION ET DES EXPORTATIONS FRANCAISES V.P.&C. (Y compris les petites collections)

Unité : nombre de véhicules

source : C.S.C.A.

	PRODUCTION	EXPORTATION	TAUX D'EXPORTATION	TAUX DE VARIATION ANNUELLE DE LA PRODUCTION	TAUX DE VARIATION ANNUELLE DE L'EXPORTATION
1960	1 175 301	524 888	44,7	-	-
1961	1 063 595	433 884	40,8	- 9,5	- 17,3
1962	1 340 328	498 805	37,2	26,1	15,0
1963	1 520 827	487 127	32,0	13,5	- 2,4
1964	1 414 312	511 127	36,1	- 7,0	4,9
1965	1 423 365	563 374	39,6	0,6	10,2
1966	1 785 906	707 426	39,6	25,5	25,6
1967	1 776 502	749 410	42,2	- 0,5	5,9
1968	1 833 047	872 877	47,6	3,2	16,5
1969	2 168 462	1 070 596	49,4	18,3	22,7
1970	2 458 038	1 389 188	56,5	13,4	29,8
1971	2 693 989	1 479 415	54,9	9,6	6,5
1972	2 992 959	1 651 435	55,2	11,1	11,6
1973	3 202 391	1 781 862	56,6	7,0	7,9



TABLEAU 3.17

FRANCE : EVOLUTION COMPARATIVE DE LA PRODUCTION ET DES EXPORTATIONS D'AUTOMOBILES (VPC et VU)

unité : nombre de véhicules

source : C.S.C.A.

	PRODUCTION TOTALE DE LA BRANCHE (tous véhicules)	EXPORTATION TOTALE DE LA BRANCHE (tous véhicules)	TAUX D'EXPORTATION	TAUX DE VARIATION ANNUELLE DE PROD.	TAUX DE VARIATION ANNUELLE D'EXPORT.
1960	I 369 210	581 143	42,4		
1961	I 244 223	483 780	38,9	- 9,1	- 16,8
1962	I 536 133	552 885	36,0	23,0	14,3
1963	I 736 977	552 211	31,8	13,1	- 0,1
1964	I 640 796	577 111	35,2	- 5,6	4,5
1965	I 641 983	638 305	38,9	0,1	10,6
1966	2 024 552	787 432	38,9	23,3	23,4
1967	2 009 672	835 038	41,6	- 0,7	6,0
1968	2 075 617	958 170	46,2	3,3	14,7
1969	2 459 072	I 175 057	47,8	18,5	22,6
1970	2 750 086	I 495 047	54,4	11,8	17,2
1971	3 010 294	I 592 389	52,9	9,5	6,5
1972	3 328 320	I 796 316	53,2	10,6	11,1
1973	3 596 179	I 931 208	53,7	8,4	9,1

ANNEXE STATISTIQUE

L'EVOLUTION DES EXPORTATIONS FRANCAISES  
DE VP&C ET DE V.U. AU NIVEAU MONDIAL  
DEPUIS 1955.

TABLEAU DE SYNTHESE :

3.1.

L'EVOLUTION DE L'IMPORTANCE RELATIVE

DES DIFFERENTS MARCHES ETRANGERS (EN % SUR L'EXPORTATION TOTAL DE CHAQUE MODALITE)

	1955			1960			1965			1969			1973		
	VP	VU	TOUS VEHIC.	VP	VU	TOUS VEHIC.	VP	VU	TOUS VEHIC.	VP	VU	TOUS VEHIC.	VP	VU	TOUS VEHIC.
EUROPE	48,8	25,0	43,8	50,4	35,3	48,4	74,4	64,1	73,0	77,6	56,2	75,7	82,5	57,4	80,6
NOUVELLE CEE													55,5	32,5	53,7
ANCIENNE CEE	23,8	13,1	21,8	29,7	17,5	28,1	45,2	17,3	41,4	46,9	26,8	45,1	45,3	21,4	43,5
ARLE	18,0	7,6	16,0	16,8	7,9	17,4	14,8	7,1	13,7	13,1	5,1	12,4	7,7	3,9	7,4
ESPAGNE	4,6	1,4	3,9	0,3	6,7	1,1	11,3	38,5	15,1	13,2	22,5	14,0	13,9	19,6	14,4
PAYS SOCIALISTE	0,3	0,2	0,3	0,5	0,2	0,4	1,1	0,1	1,0	3,3	1,3	3,1	3,8	0,4	3,5
AUTRES PAYS EUROPE	1,5	2,7	1,8	1,1	3,0	1,4	2,0	1,2	1,8	1,1	0,8	1,2	1,6	0,9	1,6
AMERIQUE LATINE	2,4	3,5	2,6	7,3	5,1	7,0	4,4	1,9	4,0	6,9	12,4	7,4	6,5	9,6	6,7
AFRIQUE	34,5	65,5	40,5	18,6	49,2	22,5	10,2	29,7	12,9	8,1	29,0	10,0	6,6	28,3	8,3
AFRIQUE DU NORD	19,0	31,9	21,5	10,6	26,7	12,6	2,1	6,3	2,7	2,2	9,6	2,9	1,3	8,0	1,8
RESTE Z.F.	11,9	26,9	14,8	4,6	15,2	6,0	4,3	14,1	5,7	3,2	11,6	3,9	2,1	9,3	2,7
AUTRES PAYS AFRIQUE	3,6	6,7	4,2	3,4	7,3	3,9	3,8	9,3	4,6	2,7	7,8	3,2	3,2	11,0	3,8
AMERIQUE DU NORD	5,1	1,0	4,3	17,8	7,6	16,5	7,4	1,3	6,5	4,3		3,9	1,1		1,0
EE UU	4,9	0,98	4,2	15,9	6,7	14,7			4,9	2,8		2,6	0,7		0,7
CANADA	0,2	0,02	0,1	1,9	1,0	1,8			1,6	1,5		1,3	0,3		0,3
RESTE DU MONDE	9,8	5,0	8,8	5,9	2,8	5,5	3,5	3,0	3,4	3,1		3,0	3,3		3,4

TABLEAU 3.2.

1955

DESTINATION DES EXPORTATIONS PAR CONTINENTS ET PAR PRINCIPAUX MARCHES

59

(COMPOSITION DES EXP. SELON LA FUISSANCE)

COMPOSITION DESTINATION	unité nombre de véhicules								SOURCE ARGUS			
	VOITURES PARTICULIÈRES				VEHICULES UTILITAIRES				TOTAUX			
	< 4 CV	%	6-8 CV	%	+ 8 CV	%	TOTAUX	% [PAYS E.T.]	TOTAUX	% [PAYS E.T.]	TOTAUX	% [PAYS E.T.]
EUROPE	31 465	46,7	18 209	26,9	1 791	26,3	67 465	48,2	8 281	25,0	75 746	43,8
NOUVELLE C.E.E.												
ANCIENNE C.E.E.	15 419	46,3	6 954	20,9	10 950	32,8	33 323	23,8	4 349	13,1	37 672	21,8
ALLEMAGNE	2 643		712		561		3 916	2,8	81		3 997	2,3
ITALIE	430		214		81		725	0,5	8		733	0,4
BELGIQUE	12 214		3 426		9 661		25 301	18,1	4 051		29 352	17,0
PAYS-BAS	132		2 602		647		3 381	2,4	209		3 590	2,1
GRANDE-BRETAGNE	2 228		943		1 027		4 198	3,0	219		4 417	2,6
IRLANDE	26		276		2		304	0,2			304	1,8
DANEMARK	1 842		450		555		2 847	2,0	263		3 110	1,8
AÉLE	10 759	42,7	9 132	36,3	5 294	21,0	25 185	18,0	2 534	7,6	27 719	16,0
SUISSE	1 963		2 715		1 315		5 993		654		6 647	
SUEDE	1 138		2 926		1 729		5 793		93		5 886	
AUTRICHE	3 154		1 170		280		4 604		593		5 197	
AUTRES PAYS AÉLE	1 434		928		388		1 750		712		2 462	
ESPAGNE	4 323	67,9	1 005	15,8	1 043	16,3	6 371	4,6	458	1,4	6 829	3,9
PAYS SOCIALISTES	415	86,1	19	3,9	48	10,0	482	0,3	81	0,2	563	0,3
ROUMANIE												
YOUUGOSLAVIE	5		11		27		43		9		52	
AUTRES PAYS SOCIAL.	410		8		21		439		72		511	
AUTRES PAYS EUROPE	523	29,1	823	45,7	454	25,2	1 800	1,3	859	2,6	2 659	1,5
AMÉRIQUE LATINE	734	22,0	1 345	40,2	1 263	37,8	3 342	2,4	1 160	3,5	4 502	2,6
ARGENTINE	56		489		91		636		222		858	
MEXIQUE	35		62		134		231		3		234	
VENEZUELA	134		218		458		810		85		895	
CHILI	28		80		120		228		459		687	
AUTRES PAYS A.L.	47		495		460		1 437		391		1 828	
AFRIQUE	18 699	38,7	20 719	42,9	8 919	18,4	48 337	34,5	21 725	65,5	70 062	40,5
AFRIQUE DU NORD	10 453		11 336		4 792		26 581	19,0	10 557	31,9	37 138	21,5
TUNISIE	1 155		1 733		594		3 482		959		4 441	
ALGERIE	6 797		6 709		3 144		16 643		7 855		24 498	
MAROC	2 455		2 903		1 054		6 416		1 703		8 119	
RESTE DE LA ZONE FRANC.	7 159		6 524		3 018		16 701	11,9	8 931	26,9	25 632	14,8
AUTRES PAYS D'AFRIQUE	1 087		2 859		1 109		5 055	3,6	2 237	6,7	7 292	4,2
AMÉRIQUE DU NORD	4 065	36,7	2 360	33,2	729	10,1	7 174	5,1	333	1,0	7 507	4,3
ÉTATS-UNIS	3 968		2 205		703		6 876		327		7 203	4,2
CANADA	97		175		26		268		6		304	0,1
ASIE ET OcéANIE	5 926	48,7	5 311	43,7	921	7,6	12 158	8,7	1 316	4,0	13 474	7,8
VENTES EN DEVISES	828	55,6	219	14,7	441	29,6	1 488	1,1	330	1,0	1 818	1,0
TOTAUX	61 717	44,1	48 183	34,4	30 064	21,5	139 964	100,0	33 145	100,0	173 109	100,0

TABLEAU 3.3.

(COMPOSITION DES EXP. SELON LA PUISSANCE)

COMPOSITION DESTINATION	VOITURES PARTICULIERS								VEHICULES UTILITAIRES		TOTALS	
	< 6 CV		de 6 à 9 CV		> 10 CV		TOTAUX	% [PAYS E.T.]	TOTAUX	% [PAYS E.T.]	TOTAUX	% [PAYS E.T.]
	unité	nombre de véhicules	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
EUROPE	168 697	68,5	56 397	22,9	27 350	8,7	246 444	50,4	25 470	35,3	271 914	48,4
NOUVELLE C.E.E.												
ANCIENNE C.E.E.	104 460	71,9	27 220	18,7	13 574	9,3	145 254	29,7	12 634	17,5	157 888	28,1
ALLEMAGNE	29 200		9 177		4 614		42 991	8,8	1 463		44 454	7,9
ITALIE	23 228		2 100		940		26 328	5,4	318		26 646	4,7
BELGIQUE	50 003		9 238		7 353		66 594	13,6	9 916	13,7	76 510	13,6
PAYS-BAS	2 029		6 645		667		9 341	1,9	937		10 278	1,8
GRANDE-BRETAGNE	30 991		4 732		2 001		37 724	7,7	615		38 339	
IRLANDE	540		360		1		901	0,2			901	
DANEMARK	4 908		2 523		593		8 024		918		8 942	
AELE	59 580	64,9	25 336	27,6	6 911	7,5	91 827	18,8	5 725	7,9	97 552	17,4
SUISSE	10 810		7 819		2 287		20 916		1 660		22 576	
SUEDE	4 371		4 230		1 296		9 897		413		10 310	
AUTRICHE	5 037		3 800		375		9 212		1 003		10 215	
AUTRES PAYS AELE	3 463		2 232		359		6 054		1 116		7 170	
ESPAGNE	564		565		98		1 227	0,3	4 850	6,7	6 077	1,1
PAYS SOCIALISTES	1 380	61,5	817	36,4	48	2,1	2 245	0,5	135	0,2	2 380	0,4
ROUMANIE												
YOUOSLAVIE	208		107		10		325		5		330	
AUTRES PAYS SOCIAL.	1 172		710		38		1 920		130		2 050	
AUTRES PAYS EUROPE	2 173	43,5	2 099	42,1	718	14,4	4 990	1,0	2 126	2,9	7 116	1,3
AMERIQUE LATINE	20 597	57,5	11 715	32,7	3 502	9,8	35 814	7,3	3 679	5,1	39 493	7,0
ARGENTINE	9 080		4 864		44		13 988		502		14 490	
MEXIQUE	4 263		3 733		521		8 517		244		8 761	
VENEZUELA	960		614		194		1 768		354		2 122	
CHILI	27		499		32		768		1 880		2 648	
AUTRES PAYS A.L.	6 057		2 005		2 711		10 773		699		11 472	
AFRIQUE	42 330	46,5	41 639	45,8	7 009	7,7	90 978	18,6	35 493	49,2	126 471	22,5
AFRIQUE DU NORD	25 542		22 999		3 089		51 630	10,6	19 279	26,7	70 909	12,6
TUNISIE	1 150		1 253		146		2 549		1 678		4 227	
ALGERIE	20 686		17 368		2 057		40 111		15 188		55 299	
MAROC	3 706		4 378		886		8 970		2 413		11 383	
RESTE DE LA ZONE FRANC.	10 614		9 897		2 207		22 718	4,6	10 961	15,2	33 679	6,0
AUTRES PAYS D'AFRIQUE	6 174		8 743		1 713		16 630	3,4	5 253	7,3	21 883	3,9
AMERIQUE DU NORD	62 081	71,4	20 322	23,4	4 552	5,2	86 955	17,8	5 480	7,6	92 435	16,5
ETATS-UNIS	56 282		17 858		3 506		77 646	15,9	4 806		82 452	14,7
CANADA	5 799		2 464		1 046		9 309		674		9 983	1,8
ASIE ET OCEANIE	5 506	21,8	17 562	59,5	2 213	8,7	25 281	5,2	1 971	2,7	27 252	4,9
VENTES EN DEVISES	3 087	38,9	349	10,1	34	1,0	3 470	0,7	59	0,1	3 529	0,6
TOTAUX	302 298	61,8	147 984	30,3	38 660	7,9	488 942	100,0	72 152	100,0	561 094	100,0

1965

DESTINATION DES EXPORTATIONS PAR CONTINENTS ET PAR PRINCIPAUX MARCHES

TABLEAU 3.4.

(COMPOSITION DES EXP. SELON LA PUISSANCE)

unité : nombre de véhicules

SOURCE : ARGUS

COMPOSITION DESTINATION	VOITURES				PARTICULIERS				VEHICULES UTILITAIRES		TOTAUX	
	< 6 CV	%	de 6 à 9 CV	%	> 10 CV	%	TOTAUX	% [PAYS E.T.]	TOTAUX	% [PAYS E.T.]	TOTAUX	% [PAYS E.T.]
EUROPE	211 479	53,7	115 270	29,3	67 165	17,0	393 914	74,4	54 123	64,1	448 037	73,0
NOUVELLE C.E.E.												
ANCIENNE C.E.E.	127 827	53,5	70 603	29,5	40 672	17,0	239 102	45,2	14 600	17,3	253 702	41,4
ALLEMAGNE	37 152		30 943		16 200		84 295	15,9	2 411		86 706	14,1
ITALIE	22 157		8 107		2 584		32 848	6,2	496		33 344	5,4
BELGIQUE	58 197		22 454		21 731		102 382	19,4	9 265		111 647	18,2
PAYS-BAS	10 321		9 099		157		19 577	3,7	2 428		22 005	3,6
GRANDE BRETAGNE	4 588		7 607		1 234		13 429	2,5	425		13 854	2,3
IRLANDE	154		405		347		906				906	
DANEMARK	1 845		3 541		1 994		7 380	1,4	644		8 024	1,3
A.E.L.E.	22 471	28,8	32 855	42,1	22 801	29,1	78 127	14,8	5 950	7,0	84 077	13,7
SUISSE	6 557		8 751		6 706		22 014		1 405		23 419	
SUEDE	3 679		5 890		7 146		16 715		1 086		17 801	
AUTRICHE	3 660		4 237		3 954		11 251		786		12 037	
AUTRES PAYS A.E.L.E.	2 742		2 829		1 767		7 338		1 604		8 942	
ESPAGNE	54 298	90,6	4 963	8,3	647	1,1	59 908	11,3	32 493	38,5	92 401	15,1
PAYS SOCIALISTES	1 992	34,4	3 445	59,5	352	6,1	5 789	1,1	106	0,1	5 895	1,0
ROUMANIE												
YOUGOSLAVIE	1 107		1 368		240		2 715		72		2 787	
AUTRES PAYS SOCIAL.	885		2 077		112		3 074		34		3 108	
AUTRES PAYS EUROPE	4 737	47,0	2 999	29,7	2 346	23,3	10 082	1,9	974	1,2	11 056	1,8
AMERIQUE LATINE	5 818	25,3	8 270	35,9	8 926	38,8	23 014	4,4	1 584	1,9	24 598	4,0
ARGENTINE	2 611		84		7 243		9 938	1,9	359		10 297	1,7
MEXIQUE	58		4 163		57		4 278		150		4 428	
VENEZUELA	289		2 137		57		2 483		5		2 488	
CHILI	1 972		61		324		2 357		36		2 393	
AUTRES PAYS A.L.	788		1 825		1 245		3 958		1 034		4 992	
AFRIQUE	19 545	36,0	19 383	35,7	15 330	28,3	54 258	10,2	25 054	29,7	79 312	12,9
AFRIQUE DU NORD	6 327		3 377		1 576		11 280	2,1	5 300	6,3	16 580	2,7
TUNISIE	210		207		152		569		361		930	
ALGERIE	4 813		2 268		1 068		8 169		3 653		11 822	
MAROC	1 304		882		356		2 542		1 286		3 828	
RESTE DE LA ZONE FRANC.	9 436		7 779		5 525		22 740	4,3	11 932	14,1	34 672	5,7
AUTRES PAYS D'AFRIQUE	3 782		8 227		8 229		20 238	3,8	7 822	9,3	28 060	4,6
AMERIQUE DU NORD	23 625	60,5	9 505	24,3	5 932	15,2	39 122	7,4	1 060	1,3	40 182	6,5
ETATS-UNIS	19 701		5 698		4 030		29 429		747		30 176	4,9
CANADA	3 924		3 807		1 902		9 633		313		10 006	1,6
ASIE ET OCEANIE	3 664	21,2	5 086	35,2	6 307	43,6	14 457	2,7	2 303	2,7	16 760	2,7
VENTES EN DEVISES	1 327	33,4	1 963	49,4	681	17,2	3 971	0,8	241	0,3	4 212	0,7
TOTAUX	264 918	50,1	159 477	30,2	104 341	19,7	528 736	100,0	84 365	100,0	613 101	100,0

1969

DESTINATION DES EXPORTATIONS PAR CONTINENTS ET PAR PRINCIPAUX MARCHES

TABLEAU 3.5.

(COMPOSITION DES EXP. SELON LA PUISSANCE)

COMPOSITION DESTINATION	unité nombre de véhicules		VOITURES PARTICULIÈRES						VEHICULES UTILITAIRES		SOURCE ABSIS		TOTALS	
	< 6 CV	%	de 6 à 9 CV	%	> 10 CV	%	TOTALS	%	[PAYS E.T.]	TOTALS	%	[PAYS E.T.]	%	[PAYS E.T.]
EUROPE	383 941	46,2	357 232	42,9	89 832	10,8	831 005	77,6		58 754	56,2	889 759	75,7	
NOUVELLE C.E.E.														
ANCIENNE C.E.E.	228 593	45,5	215 900	43,0	57 716	11,5	502 209	46,9		28 023	26,8	530 232	45,1	
ALLEMAGNE	88 271		99 136		16 996		204 403	19,1		2 771		207 174	17,6	
ITALIE	53 177		40 086		7 138		100 401	9,4		2 424		102 825	8,8	
BELGIQUE	49 478		46 909		27 753		124 140	11,6		19 499	18,7	143 639	12,2	
PAYS-BAS	37 667		29 769		5 829		73 265	6,8		3 329		76 594	6,5	
GRANDE-BRETAGNE	8 647		17 331		1 641		27 619			403		28 022		
IRLANDE	1 052		1 047		340		2 439	0,2		106		2 545		
DANEMARK	3 390		6 449		2 029		11 868			1 268		13 136		
AELE	38 392	27,4	74 822	53,4	26 965	19,2	140 179	13,1		5 037	4,8	145 216	12,4	
SUISSE	10 084		20 127		6 846		37 057			1 301		38 358		
SUEDE	5 471		12 059		8 709		26 239			238		26 477		
AUTRICHE	5 486		7 196		3 449		16 131			352		16 483		
AUTRES PAYS AELE	5 314		11 660		4 291		21 265			1 475		22 740		
ESPAGNE	105 050	74,5	35 799	25,4	225	0,1	141 074	13,2		23 495	22,5	164 569	14,0	
PAYS SOCIALISTES	8 051	22,6	25 332	71,3	2 161	6,1	35 544	3,3		1 324	1,3	36 868	3,1	
ROUMANIE	3		14 057		9		14 069			53		14 122		
YOU GOSSAVIE	7 598		3 140		1 888		12 626			521		13 147		
AUTRES PAYS SOCIAL.	450		8 135		264		8 849			750		9 599		
AUTRES PAYS EUROPE	2 803	29,3	4 332	45,3	2 425	25,4	9 560	0,9		769	0,7	10 329	0,9	
AMERIQUE LATINE	36 252	49,3	12 855	17,5	24 458	33,2	73 568	6,9		12 944	12,4	86 512	7,4	
ARGENTINE	32 209		232		19 391		51 832			8 894	8,5	60 726		
MEXIQUE	2 462		7 931		45		10 438			3 050		13 488		
VENEZUELA	2		2 665		31		2 698					2 698		
CHILI	1 120		53		3 262		4 435			98		4 533		
AUTRES PAYS A.L.	459		1 977		1 729		4 165			902		5 067		
AFRIQUE	25 238	29,0	37 456	43,0	24 415	28,0	87 109	8,1		30 376	29,0	117 485	10,0	
AFRIQUE DU NORD	10 223		11 901		1 919		24 043	2,2		10 060	9,6	34 103	2,9	
TUNISIE	229		402		585		1 216			821		2 037		
ALGERIE	5 318		5 536		931		11 785			6 839		18 624		
MAROC	4 676		5 903		463		11 042			2 400		13 442		
RESTE DE LA ZONE FRANC.	12 438		14 530		7 206		34 174	3,2		12 153	11,6	46 327	3,9	
AUTRES PAYS D'AFRIQUE	2 577		11 025		15 290		28 892	2,7		8 163	7,8	37 055	3,2	
AMERIQUE DU NORD	2 660	5,8	36 855	60,4	6 327	13,8	45 842	4,3		14	0,01	45 856	3,9	
ETATS-UNIS	1 592		24 164		4 588		30 344	2,8		7		30 351	2,6	
CANADA	1 068		12 691		1 739		15 498			7		15 505	1,3	
ASIE ET OCEANIE	5 478	18,4	13 824	46,4	10 499	35,2	29 801	2,8		2 324	2,2	32 125	2,7	
VENTES EN DEVICES	1 112	37,1	1 819	60,6	69	2,3	3 000	0,3		57	0,05	3 057	0,3	
TOTAUX	454 081	42,5	460 044	43,0	155 600	14,5	1 070 325	100,0		104 469	100,0	1 174 794	100,0	

(COMPOSITION DES EXP. SELON LA PUISSANCE)

unité : nombre de véhicules

SOURCE : ARGUS

COMPOSITION DESTINATION	VOITURES				PARTICULIÈRES				VEHICULES UTILITAIRES		TOTAUX	
	< 6 CV	%	de 6 à 9 CV	%	> 10 CV	%	TOTAUX	% [PAYS E.T.]	TOTAUX	% [PAYS E.T.]		% [PAYS E.T.]
EUROPE	488 365	33,2	818 541	55,7	163 556	11,1	1 470 462	82,5	85 681	57,4	1 556 143	80,6
NOUVELLE C.E.E.	332 523	33,6	524 936	53,0	131 370	13,3	988 829	55,5	48 604	32,5	1 037 433	53,7
ANCIENNE C.E.E.	296 640	36,7	404 453	50,0	107 149	13,3	808 242	45,3	31 892	21,4	840 134	43,5
ALLEMAGNE	110 615		166 446		38 420		315 481	17,7	6 342	4,2	321 823	16,7
ITALIE	102 284		100 176		19 145		222 306	12,5	5 303	3,6	227 609	11,8
BELGIQUE	47 748		70 498		32 115		150 361	8,4	15 441	10,3	165 802	8,6
PAYS-BAS	35 293		67 333		17 468		120 094	6,7	4 806	3,2	124 900	6,4
	35 883		120 483		24 221		180 587	10,1	16 712	11,2	197 299	10,2
GRANDE-BRETAGNE	28 392		104 034		19 986		152 412	8,6	9 962	6,7	162 374	8,4
IRLANDE	3 243		3 944		1 534		8 721	0,5	1 315	0,9	10 036	0,5
DANEMARK	4 248		12 505		2 701		19 454	1,0	5 435	3,6	24 889	1,3
AELE	33 328	24,4	77 108	56,3	26 428	19,3	136 864	7,7	5 796	3,9	142 660	7,4
SUISSE	10 885		29 494		9 155		49 534	2,8	2 518	1,7	52 052	2,7
SUEDE	3 759		10 188		4 682		18 629	1,0	201	0,1	18 830	1,0
AUTRICHE	11 516		20 026		6 738		38 280	2,1	729	0,5	39 009	2,0
AUTRES PAYS AELE	7 168		17 400		5 853		30 421	1,7	2 348	1,6	32 769	1,7
ESPAGNE	110 557	44,5	137 094	55,2	634	0,3	248 285	13,9	29 299	19,6	277 584	14,4
PAYS SOCIALISTES	8 842	13,2	56 245	83,7	2 133	3,1	67 220	3,8	606	0,4	67 826	3,5
ROUMANIE	9		50 331		4		50 344	2,8	1		50 345	2,6
YOUGO-SLAVIE	8 807		4 076		1 107		13 990	0,8	8		13 998	0,7
AUTRES PAYS SOCIAL.	26		1 838		1 022		2 886	0,2	597		3 483	0,2
AUTRES PAYS EUROPE	3 115	10,6	23 158	79,1	2 991	10,3	29 264	1,6	1 376	0,9	30 640	1,6
AMERIQUE LATINE	40 327	34,9	45 110	39,0	30 254	26,1	115 691	6,5	14 362	9,6	130 053	6,7
ARGENTINE	30 405		18 544		28 450		77 399	4,3	13 025	8,7	90 424	4,7
MEXIQUE	2 180		15 941		39		18 160	1,0	768	0,5	18 928	1,0
VENEZUELA	212		2 314		56		2 582	0,1	97		2 679	0,1
CHILI	7		16		39		62		25		87	
AUTRES PAYS A.L.	7 523		8 285		1 670		17 488	1,0	447	0,3	17 935	0,9
AFRIQUE	22 252	19,6	45 235	38,2	49 907	42,2	118 394	6,6	42 284	28,3	160 678	8,3
AFRIQUE DU NORD	10 157		10 538		1 625		22 320	1,3	12 012	8,0	34 332	1,8
TUNISIE	377		646		404		1 427		2 045		3 472	0,2
ALGERIE	5 134		2 397		765		8 296		6 492		14 788	0,8
MAROC	4 646		7 495		456		12 597		3 475		16 072	0,8
RESTE DE LA ZONE FRANC.	9 985		18 293		10 499		38 775	2,1	13 840	9,3	52 615	2,7
AUTRES PAYS D'AFRIQUE	3 112		16 404		37 783		57 299	3,2	16 432	11,0	73 731	3,8
AMERIQUE DU NORD	1 597	8,2	11 040	56,9	6 755	34,9	19 392	1,1	11		19 403	1,0
ETATS-UNIS	707		7 116		5 576		13 399	0,75	1		13 400	0,7
CANADA	890		3 924		1 179		5 993	0,25	10		6 003	0,3
ASIE ET OCEANIE	10 703	20,2	21 320	40,3	20 879	39,5	52 902	3,0	6 942	4,6	59 844	3,1
VENTES EN DEVISES	1 799	36,3	3 160	63,7			4 959	0,3	67		5 026	0,3
TOTAUX	566 043	31,8	944 046	53,0	271 351	15,2	1 781 800	100,0	149 347	100,0	1 931 147	100,0



## CHAPITRE IV

- LES RESULTATS COMMERCIAUX DE LA BRANCHEAUTOMOBILE4.I. Introduction

Etant donnée l'impact indiscutable et jusqu'à présent croissant de l'industrie automobile sur la balance commerciale (et de Paiements) du pays il nous a paru nécessaire d'étudier de façon relativement détaillée ce sujet afin de pouvoir connaître les principales les tendances qui se sont manifestées aux cours des derniers dix ans pour essayer d'établir des hypothèses sur l'évolution future la plus probable.

Avant de passer directement à la discussion du problème, il nous semble important de faire certaines remarques sur les limites qui ont dû être fixées pour la présente analyse. Nous avons centré notre attention sur les contributions apportées à la Balance commerciale exclusivement ( Ainsi toutes les opérations qui impliquent des entrées ou sorties de capitaux comme les investissements des entreprises à l'étranger d'une part, le rapatriement des bénéficiaires, les royalties et toutes les autres rémunérations de ce genre liées à l'implantation des entreprises françaises à l'étranger ou à l'implantation des firmes étrangères en France (CHRYSLER FRANCE) par exemple ne sont pas considérés. C'est à dire que ni la balance de capitaux, ni la balance des services de la branche automobile ne rentrent dans notre sujet. Cette limitation nous a été imposée par la nature des sources statistiques existantes dans les domaines puisque les données de la Comptabilité Nationale telle qu'elles sont présentées (de façon agrégée) ne fournissent pas les bases pour faire une telle analyse au niveau d'une branche. D'autre part les firmes ne publient pas ce genre d'informations.

Bien que les résultats des deux balances en question soient vraisemblablement faibles par rapport aux résultats de la Balance Commerciale, il n'en reste pas moins que, compte tenu de l'importance relative des différentes modalités d'implantation, il faut souligner que la contribution effective de la Branche Automobile à la balance des paiements doit être supérieur au seul l'exédent commercial. De toute façon l'hypothèse que l'on vient de faire (à savoir que la balance de capitaux de la branche pourrait être positive) n'est qu'une hypothèse que l'on ne peut pas prouver pour le moment et qui devrait faire l'objet d'une recherche empirique plus poussée. Notre seul but pour le moment est de noter l'importance de cette étude puisque, à notre avis, l'importance de la balance de capitaux tendra à s'accroître par rapport à la balance commerciale. En effet la transformation des modalités de pénétration dans plusieurs pays (et notamment les pays sous développés et les pays socialistes) où l'importation de "built up" diminue au profit des activités d'assemblage, construction partielle, ou construction sous licence (I) déterminera une intensification des flux d'entrées et sorties de capitaux.

---

(I) Evidemment ces activités n'éliminent pas - au moins ...Espagne - tant qu'elles ne se transforment pas en construction totale sur place comme c'est notamment les cas au Brésil ou en Espagne - les exportations mais déterminent une diminution importante de la valeur moyenne de l'unité exportée. Ainsi par exemple une "petite collection" qui, dans les statistiques physiques d'exportation est considérée comme une unité exportée, ne représente en moyenne que 50% de la valeur d'un véhicule "built up" au départ de l'usine. Cela représentera, au fur et à mesure que ces activités progresseront une diminution de la contribution de la Branche Commerciale, mais la création parallèle de nouveaux flux de capitaux qui pourront à moyen terme apporter un excédent à la balance de Paiements.

#### 4.2. L'évolution des résultats commerciaux de la branche depuis 1962

La Branche Automobile est la première branche exportatrice de l'industrie française depuis plusieurs années. Comme on l'avait vu dans le chapitre I elle était déjà en 1956 l'un des axes centraux sur lesquels s'est appuyée la politique gouvernementale de relance des exportations mise en route à cette époque. Le poids relatif des exportations automobiles dans les exportations totales du pays n'a cessé de s'accroître depuis comme l'indiquent les données présentées dans le tableau 4.I. Ainsi la proportion des exportations d'automobiles passe de 7,74% à 11,14% de l'ensemble des exportations pendant la période qui va de 1962 à 1973. Ceci est le résultat du dynamisme supérieur des exportations automobiles comparativement à l'ensemble des exportations du pays (y compris la branche automobile) : On constate que pendant la période étudiée les exportations totales ont cru à un taux moyen de 10,9%/an alors que les exportations automobiles ont cru à raison de 12,6%/an (I).

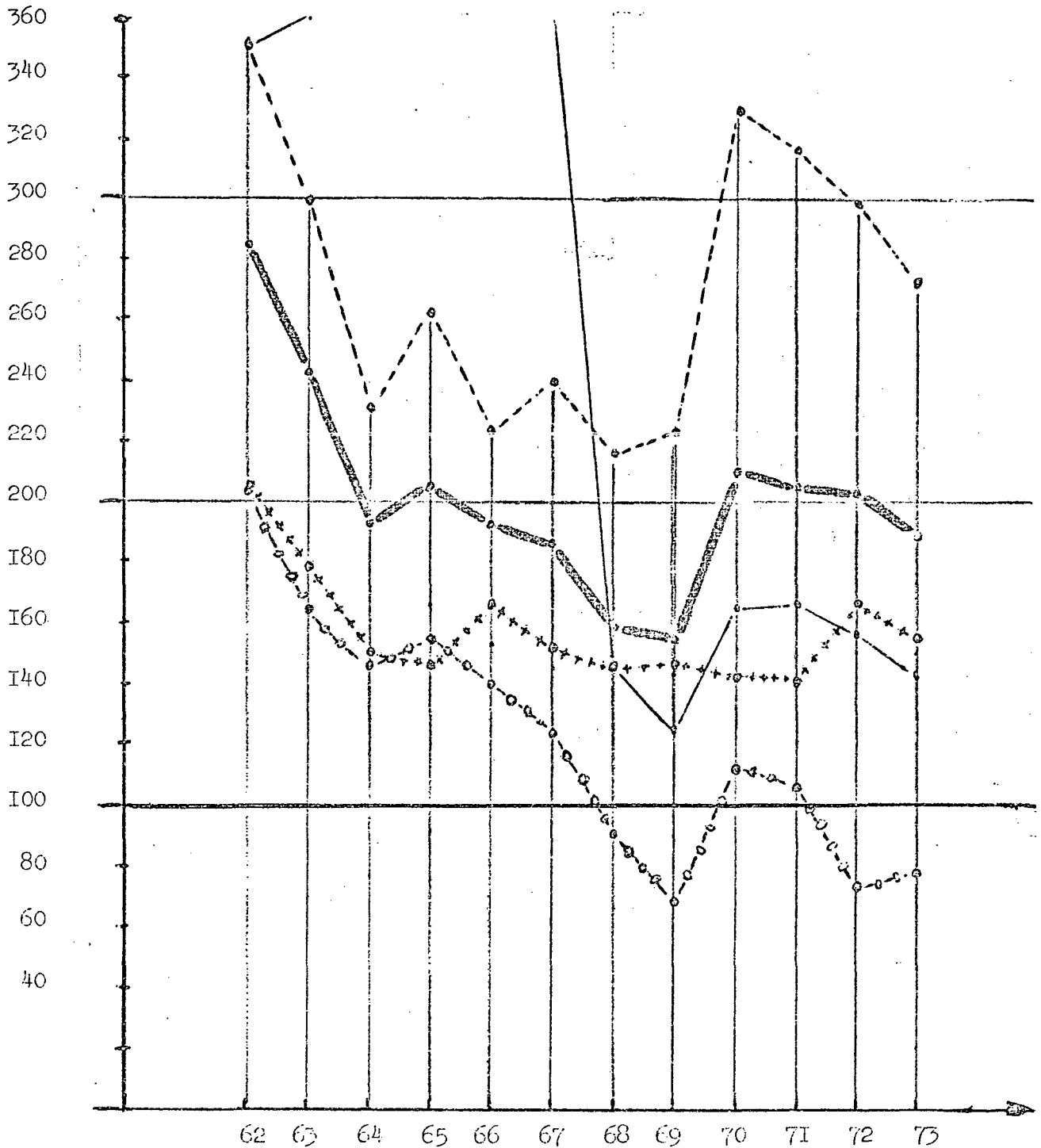
Il est intéressant d'observer que, parallèlement à un solde commercial largement excédentaire et en croissance continue (en francs courants le solde commercial se multiplie par 4 entre 62 et 73), une tendance indubitable à la dégradation du taux de couverture des importations par les exportations se manifeste (voir encore tableau 4.I et le graphique D.I). Résultat de la croissance plus rapide des importations (que ce soit en termes physiques ou en valeur (voir tableaux 4.2 et 4.3). Ainsi on constate qu'en dix ans la valeur des exportations automobiles (en francs constants de 1962) est multipliée par trois, alors que la valeur des importations est multipliée par 5 comme le montre le graphique D.2 : le résultat est que le taux de couverture a chuté de 284,7 à 189,6, c'est à dire qu'à chaque 100 francs importés correspondent 189,60 FRS d'exportation au lieu de 284,70 FRS. Ce résultat global cache des évolutions un peu différentes selon les sous-branches (voir graphique D.I) - bien que la tendance remarquée soit générale comme nous le montre une analyse plus détaillée.

---

(I) Il s'agit là de taux moyen de variation annuel (TMVA) calculés à partir des séries en francs constants de 1962).

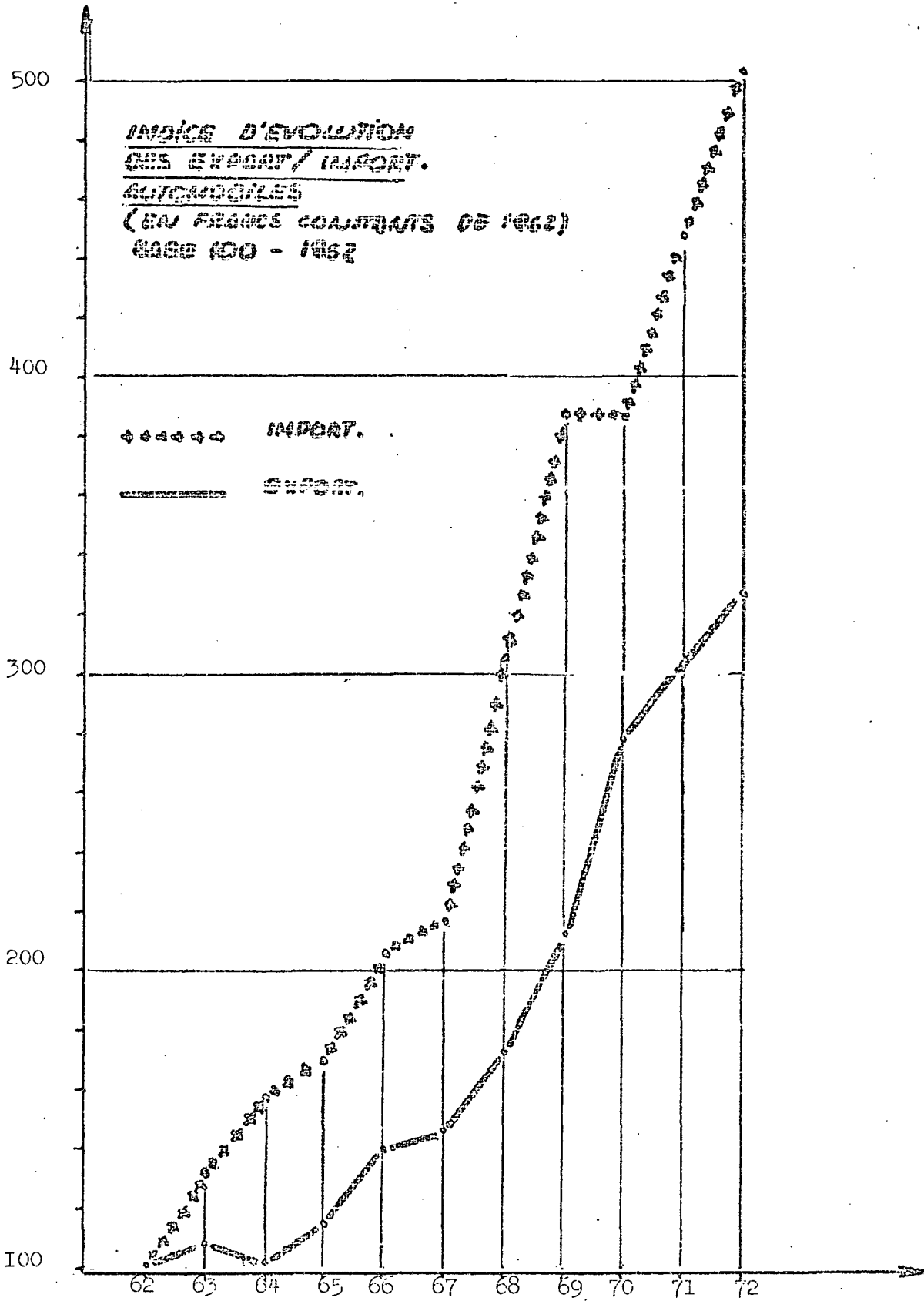
GRAPHIQUE I.1

EVOLUTION DES TAUX DE COUVERTURE



- S.B. VOITURES PARTIC. & COMM.
- ..... BRANCHE AUTOMOBILE
- +++++ S.B. EQUIP. & PIECES DETACHEES
- o-o-o- S.B. VEHIC. UTILITAIRES
- S.B. CYCLES & MOTOCYCLES

GRAPHIQUE N° D.2



#### 4.2.1. La sous branche voitures particulières et commerciales (I40 001)

Représente à elle seule environ 60% du total des exportations depuis 1964 (en 1962 et 1963 cette proportion était de 65% - voir tableau 2.4). et 40% des importations. Son solde largement excédentaire a contribué dans les dernières années pour 80% à l'exédent total de la branche. Elle présente aussi le taux de couverture le plus élevé (graphique D.I) - exception faite à la sous branche Cycles et Motocycles entre 1962 et 1967 ; ce qui n'a d'ailleurs pas grande importance compte tenu du poids relativement faible de cette sous-branche dans l'ensemble.

La tendance à la dégradation du taux de couverture est devenue relativement nette entre 1962 et 1969 (malgré des légères reprises en 1964 et 1967) avec une exception notable en 1970 (3) année à partir de laquelle on note la reprise de la tendance des années antérieures.

Cette évolution est d'abord le résultat de la forte croissance du taux de pénétration étrangère sur le marché français (voir tableau 4.I4) qui passe de 0,5% (% des immatriculations des VP&C étrangères par rapport aux immatriculations totales) en 1954, à 10,5% en 1962 et à 20,8% en 1973 et qui conduit à une croissance accélérée des importations. Il faut dire d'ailleurs que cette tendance s'est vérifiée au niveau de tous les pays producteurs de la CEE comme le montre le tableau ci-contre, comme une conséquence de l'internationalisation et l'interpénétration des marchés.

#### 4.2.2. La sous branche véhicules utilitaire (I40 002)

C'est le secteur où l'industrie automobile française présente les résultats les plus faibles du point de vue du commerce extérieur. Ayant toujours présenté le taux de couverture le plus bas comparativement aux autres sous-branches et ainsi que la tendance la plus nette à la dégradation, elle a laissé en 1972 et 1973 un solde négatif de plus de 400 millions de francs chaque année. A ce propos il est intéressant d'observer l'écart qui existe entre la balance physique et la balance en valeur. En termes d'unités physiques le secteur est excédentaire (La France a exporté 149 346 véhicules

(3) 1970 s'est caractérisée par une croissance exceptionnelle des exportations de VP&C (34,9% de croissance par rapport à 1969) plutôt sur les marchés européens et par une chute très importante des immatriculations (et achats) de voitures étrangères (-9,3%). Le taux concerne la variation en valeur mesurée à prix constants.

utilitaires et industriels de tous les types et on a importé 50 749, ce qui laisse un solde de 98 597 véhicules et représente un taux de couverture de 294,3). L'explication est à rechercher du côté du gros déficit existant dans le sous-secteur des poids lourds pour lesquels nous sommes assez vulnérables et qui contrebalance les résultats positifs obtenus dans le secteur des utilitaires légers.

#### 4.2.3 Les autres sous-branches (Les Cycles et les Pièces Détachées)

Deuxième sous-branche en ordre d'importance les Equipements et Pièces détachées (s.b. I40 004) ont représenté en moyenne de 25% à 30% du total des exportations avec une légère tendance à l'augmentation de son importance relative puisque de 21,1% des exportations en 1962, elle passe à 28,1% en 1973 (voir tableau 4.4) - Elle s'est caractérisée par une structure des échanges extérieurs un peu plus stable que les autres sous-branches. Après une chute marquée entre 1962 et 1964, le taux de couverture garde une marge de variation relativement étroite comme nous montre le graphique, et ne présente guère de tendance à la dégradation.

Dans les Cycles et Motocycles l'évolution a été beaucoup plus irrégulière et le taux de couverture a chute énormément depuis 1966, 1967, mais la sous-branche garde encore un solde positif. Ces résultats sont dûs pour l'essentiel à la pénétration des marques étrangères (les japonaises et les allemandes surtout) sur le marché des motos. De toute façon la dégradation du taux de couverture du Cycles, et Motocycles n'a pas une forte incidence dans les résultats généraux de la branche compte-tenu de son importance secondaire (voir les tableaux 4.4, 4.5 et 4.10)

#### 4.3 Quelques remarques sur les évolutions possibles des résultats commerciaux et sur la tendance à la dégradation du taux de couverture.

Une fois notée la tendance à la dégradation du taux de couverture, il convient de se demander quelle va être son évolution dans le futur : est-ce que cette tendance va se poursuivre ou bien va-t-elle s'arrêter ? Est-il envisageable que le mouvement actuel continu jusqu'à la limite, annuler

le solde commercial de la branche ?

Pour répondre à cette question, il faut tout d'abord regarder quelles ont été les raisons d'une telle évolution. Dans ce sens il faut rappeler d'abord que la tendance à la dégradation est générale en Europe et dans le Monde pour les pays producteurs - à l'exception du Japon qui n'importe pratiquement pas de voitures en raison de sa politique protectionniste - en liaison avec l'internationalisation et l'interpénétration croissante du marché (voir tableaux ci-dessous). Etant donné que c'est justement à partir du début des années 60 que l'interpénétration des marchés commence à s'accélérer et à prendre une réelle importance (en France le taux global de pénétration étrangère monte de 3,6% en 1960, à 20,0% en 1973 (voir tableau 4.14) il en résulte naturellement que pendant cette période les importations croissent en général plus vite que les exportations. Ce qui a comme résultat la chute du taux de couverture.

Taux de pénétration étrangère des marchés européens (en fonction de la nationalité géographique des constructeurs).

	1966	1967	1968	1969	1970	1971
ALLEMAGNE	13,7%	17,7%	21,2%	20,4%	22,5%	25,2%
FRANCE	13,9%	15,3%	21,3%	24,3%	19,8%	20,2%
ITALIE	10,8%	12,2%	15,2%	20,3%	27,7%	26,4%
PAYS-BAS	94,1%	92,3%	92,2%	92,5%	93,5%	93,9%
CANADA	-	11,6%	14,7%	17,6%	23,8%	25,3%
ETATS-UNIS	-	9,3%	10,5%	11,2%	14,7%	15,8%
GRANDE-BRETAGNE	-	8,1%	8,3%	10,4%	14,3%	19,3%

La France a été un des pays qui, par son dynamisme en matière d'exportation a été le moins touché par cette tendance et elle présente encore maintenant un taux de couverture parmi les plus élevés, se situant au troisième rang mondial derrière le Japon et l'Allemagne.



LA BALANCE PHYSIQUE DES DIFFERENTS

PAYS EUROPEENS

En milliers de véhicules		1967	1968	1969	1970	1971	TMVA 1967-1971
ALLEMAGNE	Exportations	1362	1786	1904	1947	2146	+ 12,0 %
	Importations	321	391	491	644	769	+ 24 %
	Balance	+1041	+1395	+1413	+1303	+1427	
	Taux de couverture %	424	457	388	302	279	
FRANCE	Exportations	749	873	1071	1394	1486	+ 18,6 %
	Importations	185	285	349	299	357	+ 18,0 %
	Balance	+564	+588	+722	+1095	+1129	
	Taux de couverture %	405	306	307	466	416	
ITALIE	Exportations	404	558	595	632	640	+ 12,2 %
	Importations	141	184	257	392	395	+ 29,5 %
	Balance	+263	+374	+338	+240	+245	
	Taux de couverture %	287	303	232	161	162	
PAYS-BAS	Exportations	33	52	57	55	66	+ 19,0 %
	Importations	229	292	328	414	367	+ 12,6 %
	Balance	-196	-240	-271	-359	-301	
	Taux de couverture %	14,4	17,8	17,8	13,3	18,0	
GRANDE-BRETAGNE	Exportations	500	677	772	690	721	+ 9,6 %
	Importations	93	103	103	158	281	+ 32 %
	Balance	+407	+574	+669	+532	+440	
	Taux de couverture %	538	657	750	437	257	
SUEDE	Exportations	-	-	-	188	214	
	Importations	-	-	-	123	118	
	Balance	-	-	-	+65	+96	
	Taux de couverture %	-	-	-	153	181	
U.S.A.	Exportations	367	415	417	359	463	+ 6,0 %
	Importations	1021	1620	1847	2013	2587	+ 31 %
	Balance	-654	-1025	-1430	-1654	-2124	
	Taux de couverture %	36	22,5	22,6	17,8	17,9	
JAPON	Exportations	223	406	560	726	1299	+ 55 %
	Importations	14	15	16	19	19	+ 7,9 %
	Balance	+209	+391	+544	+707	+1280	
	Taux de couverture %	1593	2707	3500	3820	6837	

Si l'on considère alors la structure des destinations et provenances des échanges internationaux d'automobiles (4) pour les pays européens, on se rappelle que 95% environ des voitures immatriculées dans la CEE sont construites dans la CEE et qu'une proportion en général supérieure à 80% des exportations des pays européens ont comme destination d'autres pays d'EUROPE (l'exception faite de l'Allemagne qui exporte de façon importante vers les Etats-Unis). Il en ressort que les résultats commerciaux seront encore en large mesure déterminés par les modalités d'évolution du commerce intra-européen, malgré la croissance prévisible plus rapide au niveau du pays en voie de développement et l'augmentation de l'importance relative de ces marchés.

Ceci dit essayons de regarder quelles pourraient être les perspectives au niveau du marché européen, ainsi que la place que la France y garderait. Il est une idée très répandue actuellement parmi les constructeurs (au moins parmi les français) : "on serait arrivé à un seuil d'équilibre du taux d'interpénétration dans les marchés européens établi autour de 20 à 25% environ (5). Dépasser ce seuil serait très difficile (et parfois dangereux) compte-tenu des efforts nécessaires pour élargir les réseaux et de la dure concurrence menée par les constructeurs nationaux de chaque pays pour défendre leur propre marché". En fait les références empiriques semblent corroborer cette opinion. En France après la pénétration accélérée des marques étrangères dans le marché intérieur qui ont poussé le taux de pénétration jusqu'à 20,3% en 1968, on constate une relative stabilisation autour de ce niveau. Mais cette constatation (relative stabilité du taux de pénétration entre 1968 et 1973) est elle suffisante pour accepter intégralement cette hypothèse d'équilibre et en tirer des conclusions ? A notre avis cette notion d'un certain équilibre difficile à surmonter contient des éléments de vérité, mais il faut la manier avec précaution. Si d'un côté il est raisonnable de penser que les taux d'interpénétration n'augmenteront que difficilement par les voies traditionnelles (des efforts indivi-

---

(4) Voir chapitre II sur l'internationalisation

(5) Lorsque l'on considère les constructeurs selon leurs nationalités géographiques. C'est à dire que les filiales des constructeurs américains en Europe, sont considérées comme européennes. Autrement ces taux de pénétration seraient plus élevés.

duels de chaque constructeur national sur les marchés étrangers) compte tenu de la relative saturation des marchés et surtout du niveau de la concurrence, d'autre part il ne faudrait pas écarter d'autres moyens susceptibles de bouleverser cet équilibre, telles que les fusions et les absorptions, si le mouvement de concentration doit se poursuivre dans l'industrie automobile européenne. Dans le même sens, il faut encore dire que les périodes de crise comme celle que l'on traverse remettent aussi en cause la notion d'un certain équilibre et d'une certaine stabilité du taux de pénétration étrangère dans les différents pays. La conjoncture de 1974 dans le marché français (avec la chute importante des immatriculations de véhicules étrangers) nous montre que le taux de pénétration d'un constructeur ou d'un groupe de constructeurs sur un pays étranger n'est pas quelque chose d'acquis ou de définitif et consolidé.

Compte tenu de ces considérations, il est tout à fait logique de supposer que pendant la prochaine décennie (75-85) la modification de la situation présente sera beaucoup plus difficile ou au moins beaucoup plus lente que pendant la période antérieure, ce qui entraînerait comme conséquence un ralentissement très important de la croissance des importations qui pourraient tomber presque au même rythme de croissance que la demande intérieure (qui a été dans les 15 dernières années beaucoup plus faible que celles des importations (6)). Si cette hypothèse se concrétisait (l'hypothèse d'un taux de pénétration relativement stable et d'une chute considérable du rythme de croissance des importations qui serait alors déterminé exclusivement par la croissance "végétative" de la demande intérieure) on arriverait vraisemblablement à une situation dans laquelle la tendance à la dégradation du taux de couverture serait neutralisée. Dans ce cadre et si on considère que les exportations vont elles aussi vers un ralentissement (après le dépassement de la conjoncture de crise) on pourrait continuer avec une balance commerciale excédentaire et un taux de couverture qui pourrait varier autour de son niveau de 1973.

(6) En France pendant la période 1960-1973 les immatriculations totales de VP&C, chiffre qui exprime la demande totale, a crû à un TMVA de 9,85% alors que les immatriculations VP&C de marques étrangères ont crû à 23,70%. L'immatriculation de VP&C françaises exclusivement a présenté un TMVA de 8,05% pendant la même période. Le taux de croissance des importations a été supérieur à 20%.

#### 4.4. Les prix et la balance commercial

L'analyse de l'évolution des indices de prix des exportations et des importations automobiles nous révèlent l'existence d'un écart (voir graphique n° D.5) qui a dû bénéficier clairement les résultats commerciaux de la branche. Comme on peut constater dans le graphique les prix à l'exportation ont monté en dix ans de 53% alors que dans le même temps le prix des importations ont augmenté de 39% (voir aussi les tableaux 4.2 4.3 4.7 4.8). Au niveau de la sous-branche voitures particulières et commerciales le phénomène se manifeste de façon encore plus nette : l'indice du prix des exportations arrivant à 189 alors que celui des importations n'atteint que 148 (base 100 - 1962). On constate encore que c'est seulement à partir de l'année 1969 que les prix, soit des exportations, soit des importations ont augmenté de façon plus poussée : l'écart entre les courbes en francs constants et en francs courants s'amplifie considérablement à partir de 1969.

D'autre part l'augmentation de l'indice des prix d'exportation a été plus forte que celle des prix à la production en prix réels.

Les prix à la production ont augmenté en 10 ans de 34% contre 53% ceux des exportations. Cela se reflète dans la croissance très accélérée de la correction de prix à l'exportation : le ratio de correction de prix à l'exportation/(Production en Prix Réels) passe de 5,53% en 1962 à 10,33% en 1972.

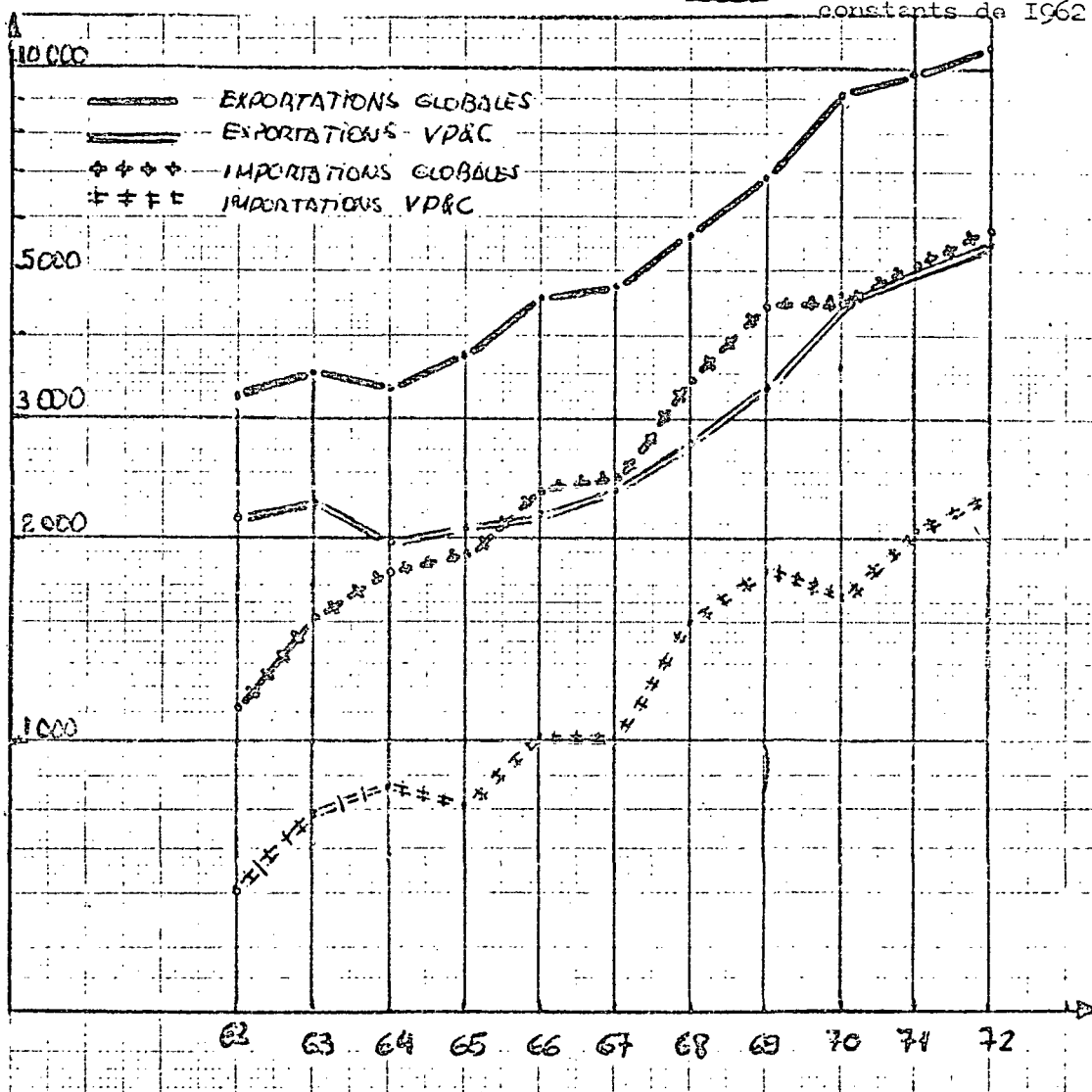
Il y a à notre avis différents facteurs qui se conjuguent pour expliquer ces résultats. Il y a d'abord le fait que les constructeurs français contrairement aux constructeurs allemands et italiens (qui pratiquent en général dans les autres pays de la CEE et notamment en France et aux Pays-Bas des prix nets inférieurs à ceux pratiqués sur leur marché national) vendent entre 5 et 20% plus cher à l'étranger qu'en France. Bien que cette constatation soit juste, il faut qu'on se demande les conditions qui ont permis une telle disparité. En fait, cette disparité du prix a été expliquée par certains seulement en raison de la pratique des droits de vente

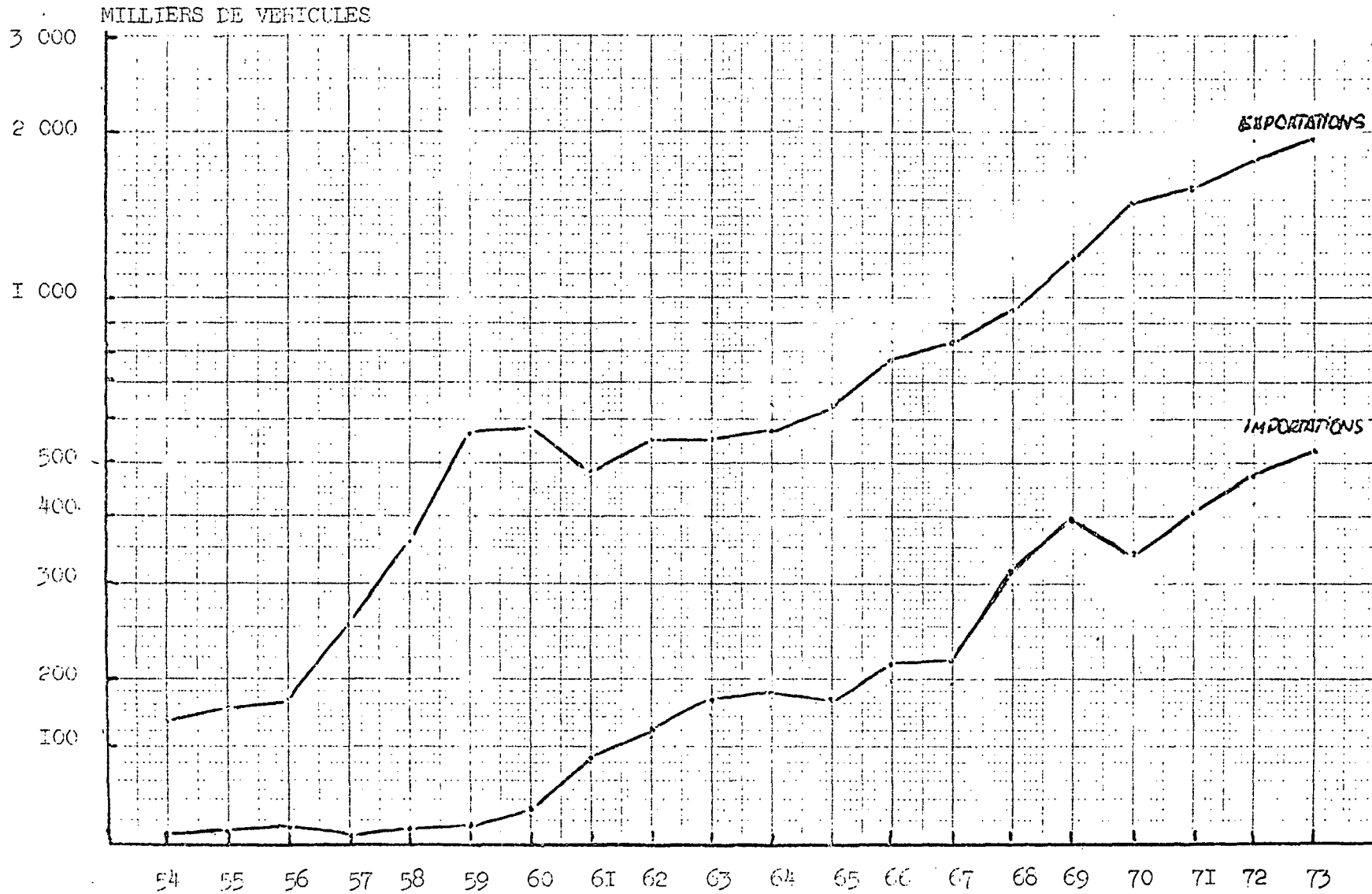
( ) On a travaillé à partir des indices de valeur unitaires moyens (Direction de la Prévision) qui peuvent à notre avis rapprocher des indices de prix à condition qu'il n'y ait pas eu des changements trop importants dans la composition des exportations et des importations.

GRAPHIQUE D.3

EVOLUTION DES EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS  
EN FRANCS CONSTANTS DE 1962

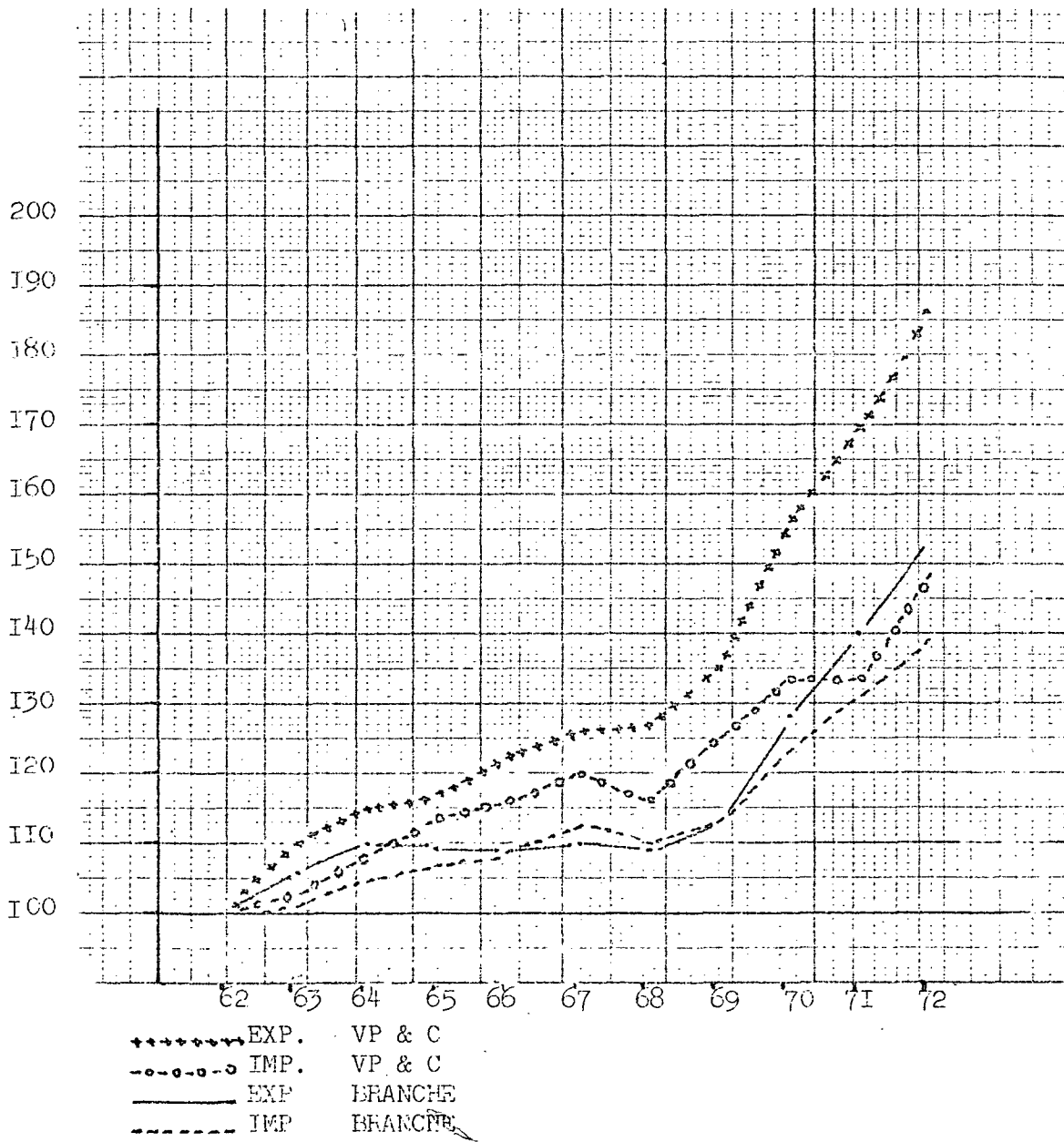
unité : millions de francs  
constants de 1962





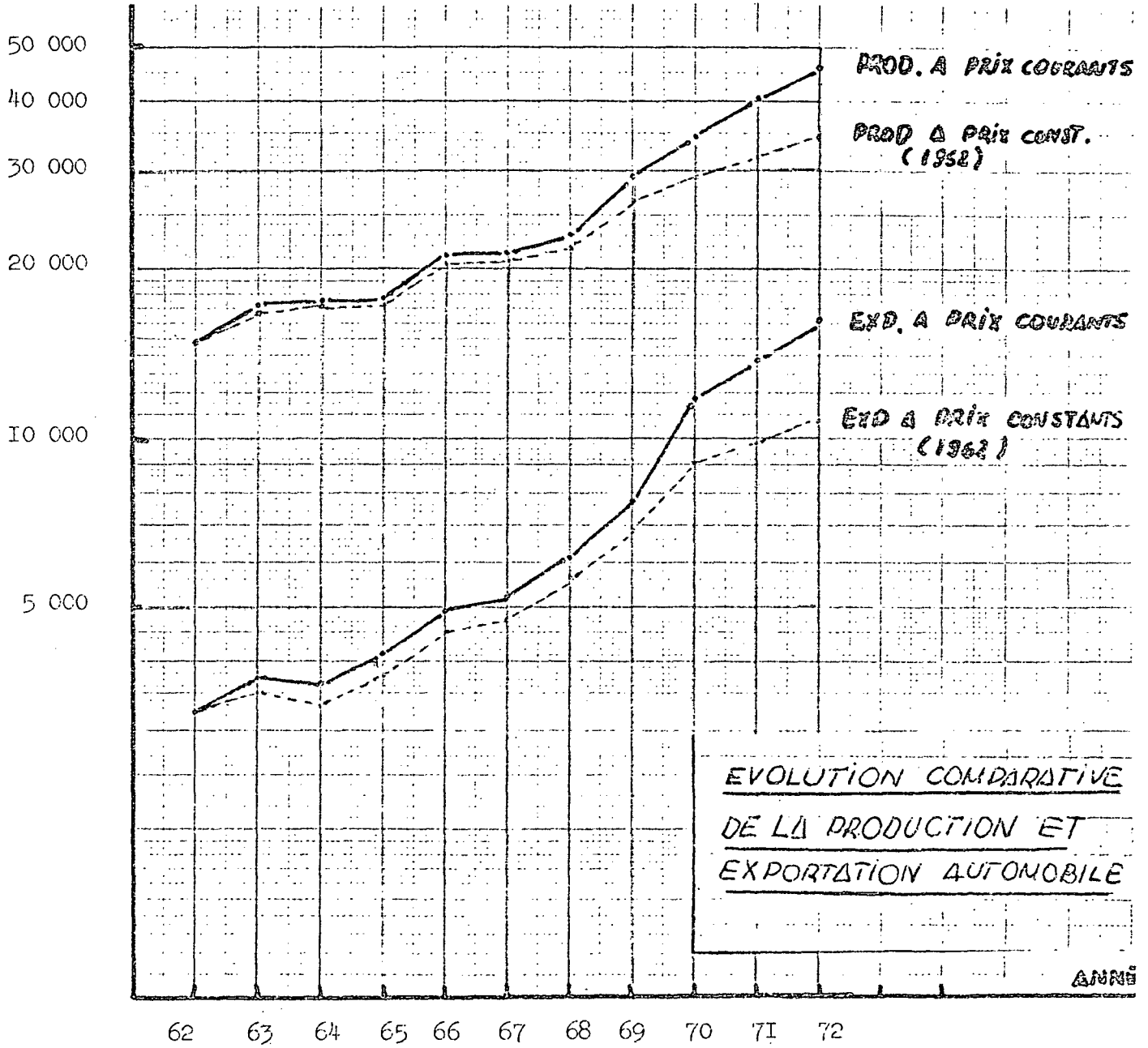
GRAPHIQUE D.5

EVOLUTION DES INDICES DE PRIX  
DES EXPORTATIONS ET DES IMPORTATIONS  
AUTOMOBILES (BASE 100-1962)



GRAPHIQUE D.6

MILLIONS DE FRANCS





exclusifs (sur un territoire donné) combinée aux interdictions de réexportations. Mais ceci n'explique que les conditions qui permettent de maintenir les disparités, mais pas les disparités elles mêmes. Pourquoi et comment en est-on arrivé à une telle disparité des prix ?

Pour comprendre les disparités, le premier facteur qui nous semble très important, est la politique de contrôle des prix sur le marché intérieur, menée par le gouvernement français depuis plusieurs années alors qu'en Allemagne et dans les autres pays européens les prix étaient libres. Ceci explique à la fois pourquoi les prix à l'exportation ont monté plus que les prix intérieurs et pourquoi les constructeurs allemands et italiens ont pratiqué des prix nets, en France inférieurs à ceux pratiqués chez eux. A ceci il faut ajouter également que la France présente la fiscalité la plus lourde de la CEE. (Le tableau ci-dessous nous donne une idée à ce propos) ce qui oblige les constructeurs étrangers à vendre à des prix infé-

Indice du prix relatif d'un échantillon de 14 voitures particulières européennes en novembre 1970 (indice minimal = 100)

	RFA	FRANCE	ITALIE	PAYS-BAS	BELGIQUE	LUXEMBOURG
Indice prix H.T.	106	100	107	101	100	102
Taxes (en % du prix net)	11	33,3	10,5	31,8	18	8
Indice prix T.T.C.	107	121	108	122	108	100

rieurs pour que, une fois ajoutée la fiscalité française, ils maintiennent un prix TTC, qui soit compétitif sur le marché français.

Un deuxième facteur qui a dû influencer favorablement les exportations françaises et qui explique l'évolution du prix après 1969 sont les successives dévaluations monétaires qui ont été opérées depuis cette date. Ces événements expliqueraient pourquoi le prix des exportations et des importations

mesuré en francs se sont accellerés.

Tous ces éléments nous conduisent à penser que les constructeurs français opèrent au moins dans les pays de la CEE, avec une marge de bénéfice plus élevée qu'en France, situation qui leurs laisseraient une considérable marge de manoeuvre soit pour financer le développement et l'amplification de leurs activités à l'étranger, soit pour affronter une conjoncture de crise comme celle de 1974 ou au moins en principe ils ont la possibilité de manipuler les prix (baisser les prix) pour garder leur part de ces marchés. Nous n'avons pas eu d'information sur la politique de prix menée par les firmes sur les marchés extérieurs en 1974, ni sur les prévisions pour 1975, mais on peut penser que l'alternative ci-dessus ne doit pas être trop loin de la réalité. Si tel n'était pas le cas, il serait très difficile d'expliquer seulement à partir de la bonne image de marque et de la bonne implantation des constructeurs français, les résultats atteints au cours de 1974.

#### 4.5 La répartition géographique du solde commercial

Comme on avait vu dans la section 4.3, l'évolution future de la balance commerciale de la branche dépend dans une certaine mesure de la structure des échanges extérieurs. C'est dans cet esprit qu'il nous a paru utile de calculer la répartition du solde commercial au niveau des quatre grandes régions (I) pour regarder quelle a été l'évolution depuis 1962.

La tendance générale que l'on peut constater, va dans le sens d'une augmentation de la proportion du solde réalisé sur les pays de la CEE et les pays industrialisés (P.I.) : presque 80% du solde positif a été réalisé sur ces marchés en 1973 (contre 62,3% en 1962) d'où proviennent d'autre part la totalité de nos importations. L'analyse des données relatives à la sous-branche voitures particulières, nous montre l'évolution suivante :

i) A niveau de la CEE. On vérifie une augmentation considérable de la proportion du solde commercial réalisé sur ces marchés : 32,8% en 1962 à 39,2% en 1973. Cette augmentation du flux d'exportation et d'importation qui passent respectivement de 43,5% à 55,7% et de 70,3% à 84,3% pendant la même période.

ii) Au niveau des pays de l'ancienne zone franc la tendance est tout à fait inverse, conséquence de la baisse de l'importance de ces marchés pour la France (la valeur des exportations destinées à ces pays tombe de 10,8% à 4,9% du total). Le résultat de cette évolution en termes de balance commerciale a été - comme on peut le constater dans le tableau 4.6.I - la chute du solde réalisé sur ces marchés : 15% du solde total en 1962 contre 7,6% en 1973.

iii) Au niveau des pays industrialisés (P.I.) les modifications n'ont pas été radicales. On constate simplement une légère augmentation de leur importance relative (de 35,1% à 38,6%). En fait ce résultat est expliqué par une légère diminution relative des exportations qui leur sont destinées (33,5% à 29,7%) et une sévère diminution des importations en pro-

---

(I) On a pris la classification utilisée par la D.F pour classer les données dans une nomenclature géographique qui divise le marché mondial en quatre grandes zones : CEE, ZF, Pays Industrialisés (P.I.) et reste du Monde (P.N.I.). La liste des pays appartenant à chaque classe figure en annexe n°I.

venance de ces pays (29,5% à 14,2%) qui ont été compensées par les importations en provenance de la CEE.

iiii) Les autres pays (P.N.I.) ont observé comme la Z.F., mais de façon moins accentuée une baisse de leur importance relative (de 17,1% du solde à 14,6%).

ANNEXE I - La nomenclature des groupes utilisés dans les  
tableaux 4.I5 et 4.I6

NOMENCLATURE DE PAYS, SIMPLIFIEE POUR 1964

Source : D.P.

<u>C.E.E. (OII 2II,2,3,4)</u>		<u>3. AUTRES PAYS INDUSTRIALISES</u> (OII moins C.E.E.)	<u>4. RESTE DU MONDE (OI2,OI3)</u> (P.N.I.)
Allemagne (RF)	045		030 249
Italie	24I		03I 25I
UEBL	488	Australie	033 278
Pays-Bas	363	Autriche	035 280
		Canada	037 282
		Danemark	04I 286
		Espagne	047 290
<u>ZONE FRANC (02)</u>		Etats-Unis	048 294
Algérie	7I2	Finlande	049 296
Cameroun	720	Grande-Bretagne	053 298
Comores	724	Grèce	077 299
		Irlande	08I 300
Guadeloupe	732	Islande	085 30I
Guinée	733	Japon	089 302
Guyane française	736	Norvège	093 306
Maroc	748	Nouvelle-Zélande	094 325
Martinique	756	Portugal	095 348
Nouvelle Calédonie	760	République d'Afrique	I0I 355
Nouvelles Hébrides	764	du Sud	I2I 359
Polynésie Française	765	Suède	I25 367
Rép. Centrafricaine	766	Suisse	I26 37I
" Congo (Brazza.)	767	Turquie	I29 375
" Côte d'Ivoire	768	Andorre	I33 383
" du Dahomey	769	Malte et Gibraltar	I35 387
" Gabonaise	770		I36 389
" Haute Volta	77I		I37 39I
" Malgache	772		I39 395
" Islamie-Mauritanie	773		I4I 397
" du Niger	774		I49 404
" du Sénégal	775		I53 407
" du Mali	776		I65 4I7
" du Tchad	777		I77 4I9
Réunion	778		I79 42I
St Pierre & Miquelon	779		I8I 423
Togo (Rép. autonome)	780		I93 444
Tunisie	784		I95 452
Régions antarctiques	790		I96 464
			I97 468
			20I 472
			203 484
			205 497
			209 506
			2I3 508
			2I5 509
			2I7 5I0
			22I 5I3
			225 5I4
			237 5I5

ANNEXE 2

Les sous-branches telles quelles sont considérées dans cette étude correspondent à la "Nomenclature par sous-branches de la comptabilité Nationale" qui a été d'ailleurs prise aussi par la Direction, de la Prévision pour l'élaboration des statistiques d'exportations, importations au niveau sous-branches qui sont utilisées ici.

Nomenclature par sous-branches de la C.N.

## Branche I4

I4 000I	<u>S.B. Voitures Particulières et Commerciales</u>
I4 440	Automobiles Particulières
I4 4400	" "
I4 0002	<u>S.B. Véhicules Utilitaires</u>
44II	Véhicules de Transport en commun
44I2	Camions et Tracteurs Routiers
44I3	Chassis avec moteurs de cylindres supérieurs à 3000 CM <sup>3</sup>
44I4	Remorques pour le transport de personnes
44I5	" " marchandises
44I6	Chassis avec moteur de cylindrée inférieure à 3000 CM <sup>3</sup>
44I7	Véhicules Spéciaux
I4 0003	<u>Motocycles et Cycles</u>
444I	Motocycles de plus de 50 CM <sup>3</sup> de cylindrée et side cars
4442	Bicyclettes
4443	Voitures d'Invalides
4444	Motocyclettes de 50 CM <sup>3</sup> de cylindrée et moins.
I4 0004	<u>Equipements et pièces détachées</u>
442	Moteurs pour Automobiles et Tracteurs
4422	" à combustion interne p/ Automobiles et Tracteurs
4423	" à Explosion

- 443 Pièces détachées et Equipements d'Automobile
  - 443.1 Pièces détachées de moteurs d'automobiles et motos
  - 443.2 Freins et embrayages électromagnétiques pour automobiles
  - 443.3 Pompes à eau, à huile ou à essence pour moteurs
  - 443.4 Joints métalloplastiques et jeux de joints
  - 443.5 Equipements Electriques pour véhicules routiers
  - 443.6 Autres Parties Pièces détachées et accessoires automobiles
  - 443.7 Pompes d'injection
  - 443.8 Injecteurs
  - 443.9 Carrosserie de véhicules automobiles.
- 445 Pièces détachées de motocycles et Cycles
  - 445.0 Pièces détachées de motocycles et cycles
  - 445.1 Moteurs de 250 CM<sup>3</sup> ou moins.