

ANNEXE N° 3

-----

LES TABLEAUX STATISTIQUES

-----

TABLEAU 4.I LES RESULTATS COMMERCIAUX DE LA BRANCHE

unité : millions francs constants

	EXPORT. BRANCHE AUTOMOBILE (francs constants)	IMPORT. BRANCHE AUTOMOBILE (francs constants)	SOLDE COMMERCIAL BRANCHE	TAUX DE COUVERTURE	EXPORT. GLOBA LES DE LA NA TION (francs constants)	EXP. BRANCHE NATION EXP. (%)	TAUX DE CROIS SANCE ANNUEL DES EXPORTATIONS DE LA NATION	TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DES EXPORTATIONS AUTOMOBILES
1962	3 240	1 133	2 012	284,7	41 840	7,74	-	-
1963	3 724	1 532	2 192	243,1	46 156	8,07	8,7	8,0
64	3 640	1 887	1 753	192,9	50 637	7,19	6,8	- 5,8
65	4 122	1 999	2 123	206,2	56 924	7,24	12,3	14,3
66	4 938	2 566	2 372	192,4	60 962	8,17	5,6	20,3
67	5 230	2 791	2 439	187,4	64 354	8,13	6,0	5,2
68	6 122	3 849	2 273	159,1	71 310	8,59	12,4	17,5
69	7 770	4 979	2 791	156,1	87 187	8,91	17,3	23,3
70	11 575	5 468	6 107	211,7	110 771	10,45	17,6	31,0
71	13 771	6 702	7 069	205,5	127 355	10,81	10,6	9,0
72	16 266	7 996	8 270	203,4	145 978	11,14	11,7	7,5
73	18 815	9 925	8 890	189,6				
TMVA	17,35	21,75					10,9	12,6

Sources : DIRECTION DE LE PREVISION MINIST. DE  
L'ECONOMIE ET DES FINANCES

(I) Calculés sur la base des series deflatées (prix constants de 1962)

TABLEAU 4.2.

## EVOLUTION DES EXPORTATIONS GLOBALES

Millions de Francs constants.

	EXPORTATION MILLIONS DE FRANCS CONSTANTS 1962	TAUX ANNUEL DE VARIATION DES EXP.	TAUX DE VARIAT. ANNUEL DU PRIX DES EXP.	INDICE D'EVOLUTION DES EXP. BASE 100 - 1962	INDICE D'EVOLUTION DU PRIX DES EXP. BASE 100 - 1962
1962	3 240	-		100	100
1963	3 500	8,0	6,4	108	106
1964	3 300	- 5,8	3,7	102	110
1965	3 771	14,3	- 0,9	116	109
1966	4 543	20,3	- 0,4	140	109
1967	4 776	5,2	0,7	147	110
1968	5 606	17,5	- 0,3	173	109
1969	6 907	23,3	3,0	213	113
1970	9 050	31,0	13,7	279	128
1971	9 864	9,0	9,2	304	140
1972	10 603	7,5	9,9	327	153
TMVA		12,60			

Source : Direction de la  
Prévision

TABLEAU 4.3.

## EVOLUTION DES IMPORTATIONS GLOBALES DE LA BRANCHE

millions de FRS. constants

	IMPORTATIONS MILLIONS DE FRS CONSTANTS 1962	TAUX VARIAT. ANNUEL DES IMPORTAT.	TAUX DE VARIAT. ANNUEL DU PRIX DES IMPORT.	INDICE D'EVOLUTION DES IMPORT EN VALEUR BASE 100 1962	INDICE DE L'EVOLUTION DU PRIX D'IMPORT BASE 100 1962
1962	1 138	-	-	100	100
1963	1 515	33,2	1,1	133	101
1964	1 797	18,6	3,9	158	105
1965	1 877	4,4	1,4	165	107
1966	2 346	25,0	2,7	206	109
1967	2 465	5,0	3,5	217	113
1968	3 846	41,4	- 2,5	306	110
1969	4 422	26,8	2,0	388	113
1970	4 406	- 0,4	10,2	387	124
1971	5 108	16,0	5,7	449	131
1972	5 744	12,4	6,1	504	139
1973					
TMVA		15,85			

Source : Direction de la  
Prévision.

TABLEAU 4.4 : LA BRANCHE AUTOMOBILE ET LES EXPORTATIONS :  
EXPORTATIONS PAR SOUS BRANCHE

Source : Direction de la Prévision

Unité : en millions de FR.S.  
constants

	BRANCHE I400 AUTOMOBILES MOTOCYCLES ET CYCLES	SOUS - BRANCHES							
		I4 0001 VP & C		I4 00 2 V.U.		I4 0003 M. ET C.		I4 0004 E. ET P.V.	
			% SUR X BRANCH.		%		%		%
I962	3 240	2 116	65,3	382	11,8	59,5	1,8	682	21,1
I963	3 724	2 447	65,7	405	10,9	65,1	1,7	807	21,7
I964	3 640	2 179	59,9	453	12,5	179,9	2,2	923	25,4
I965	4 122	2 438	59,2	451	10,9	104,4	2,5	1 128	27,4
I966	4 938	2 650	53,7	567	11,5	131,7	2,7	1 588	32,2
I967	5 230	2 935	56,1	548	10,5	136,4	2,6	1 610	30,8
I968	6 122	3 444	56,3	638	10,4	115,2	1,9	1 924	31,4
I969	7 770	4 571	58,8	720	9,3	136,8	1,8	2 342	30,1
I970	11 575	7 120	61,5	1 173	10,1	186,9	1,6	3 095	26,7
I971	13 771	8 585	62,3	1 461	10,6	275,8	2,0	3 448	25,0
I972	16 266	10 191	62,7	1 223	7,5	425,9	2,6	4 425	27,2
I973	18 815	11 438	60,7	1 656	8,8	427,5	2,3	5 294	28,1

En millions de Francs Courants

	IMPORTATIONS GLOBALES NATION (PRIX COURANTS)	IMP. BRANCHE IMP. GLOBALES	SOUS - BRANCHES							
			I4 001 VP & C	% VP & C BRANC.	I4 002	% VU BRANC.	I4 003 M. & C.	% M.C. BRANC.	I4 004 E. P. D.	% E.P.D. BRANC.
1962	36 779	3,1	602	52,9	187	16,4	17	1,5	332	29,2
1963	43 512	3,5	817	53,3	246	16,1	18	1,2	449	29,3
1964	50 202	3,8	942	49,9	306	16,2	23	1,2	616	32,6
1965	51 654	3,9	924	46,2	287	14,4	22	1,1	767	38,3
1966	59 001	4,3	I 184	46,1	405	15,8	24	0,9	953	37,1
1967	61 931	4,5	I 219	43,7	488	17,5	37	1,3	I 047	37,5
1968	69 593	5,5	I 752	45,5	697	18,1	79	2,1	I 321	34,3
1969	90 645	5,5	2 243	45,0	I 034	20,8	109	2,2	I 593	32,0
1970	106 948	5,1	2 163	39,6	I 031	18,8	113	2,1	2 161	39,5
1971	118 839	5,6	2 706	40,4	I 361	20,3	185	2,8	2 119	36,5
1972	137 003	5,8	3 400	42,5	I 685	21,1	272	3,4	2 640	33,0
1973			4 179	42,1	2 076	20,9	299	3,0	3 371	34,0

SOURCES : (1) T.E.I. - Comptabilité Nationale  
(2) DIRECTION DE LA PREVISION (D.P.)

TABLEAU 4.6 LES RESULTATS COMMERCIAUX DE LA SOUS-BRANCHE V.P. & C. (I4000I)

Source : Direction de la Prévision

Millions FRF.

	EXPORT. VOITURES PART. & COM.	IMPORT. VOITURES PART. & COM.	SOLDE COMMERCIAL DE LA VP. & C.	TAUX DE COUVERTURE DE LA VP. & C.	SOLDE VP & C SOLDE BRANCHE
1962	2 116	602	1 514	351,5	75,2
1963	2 447	817	1 630	299,5	74,4
1964	2 179	942	1 237	231,3	70,6
1965	2 438	924	1 514	263,9	71,3
1966	2 651	1 184	1 467	223,9	61,8
1967	2 935	1 219	1 716	240,8	70,4
1968	3 444	1 752	1 692	196,6	74,4
1969	4 571	2 243	2 328	203,8	83,4
1970	7 120	2 163	4 957	329,2	81,2
1971	8 586	2 706	5 880	317,3	83,2
1972	10 191	3 400	6 791	299,7	82,1
1973	11 438	4 179	7 259	273,7	81,7

TABLEAU 4.7

## EVOLUTION DES EXPORTATIONS DE V.P. &amp; C.

Source : Direction de la Prévision

millions FRS constants

	EXPORTATIONS MILLIONS DE FRS. CONSTANTS 1962	TAUX DE VAR. ANNUEL DES EXP.	TAUX DE VAR. ANNUEL DU PRIX DES EXP.	INDICE D'EVOLUTION DES EXP. (BASE 100 - 1962)	INDICE D'EVOLUTION DU PRIX DES EXP. (BASE 100-1962)
1962	2 116	-	-	100	100
1963	2 226	5,2	9,9	105	110
1964	1 900	- 14,7	4,4	90	115
1965	2 086	9,8	1,9	99	117
1966	2 153	3,2	5,3	102	123
1967	2 333	8,3	2,2	110	126
1968	2 703	15,8	1,3	128	127
1969	3 388	25,3	5,9	160	135
1970	4 570	34,9	15,5	216	156
1971	5 080	11,2	8,5	240	169
1972	5 476	7,8	10,1	258	186
TMVA		9,95			

TABLEAU 4.8

## EVOLUTION DES IMPORTATIONS DE V.P. &amp; C.

Source : Direction de la Prévision

millions de FRS constants

	IMPORT. VP & C. MILLIONS DE FRS. CONSTANTS en 1962	TAUX DE VAR. ANNUEL DES IMPORT.	TAUX DE VAR. ANNUEL DU PRIX D'IMPORT	INDICE D'EVOLUTION DES IMPORT. BASE 100-1962	INDICE D'EVOLUTION DU PRIX D'IMPORT BASE 100- 1962
1962	602	-	-	100	100
1963	795	32,1	2,8	132	103
1964	863	8,6	6,1	144	109
1965	813	- 5,7	4,1	135	114
1966	1 022	25,7	2,0	173	116
1967	1 020	- 0,1	3,1	171	120
1968	1 506	47,2	- 2,4	251	116
1969	1 796	19,2	7,4	300	125
1970	1 629	- 9,3	6,3	272	133
1971	2 030	24,6	0,4	339	133
1972	2 300	13,3	10,9	384	148
TMVA		14,35			

TABLEAU 4.9

## LES RESULTATS COMMERCIAUX DE LA SOUS-BRANCHE V.U. (I4 002)

Source : Direction de la Prévision

unité : millions de FRS.

	<u>EXPORTATIONS</u> (prix courants)	<u>IMPORTATIONS</u> (prix courants)	<u>SOLDE</u>	TAUX DE COUVERTURE	% SOLDE V.U. <u>SOLDE</u> BRANCHE
1962	382	187	195	204,2	9,7
1963	405	246	159	164,6	7,3
1964	453	306	147	148,0	8,4
1965	451	287	164	157,1	7,7
1966	567	405	162	140,0	6,8
1967	548	488	60	122,3	2,5
1968	638	697	59	91,5	- 2,6
1969	720	1 034	314	69,6	- 11,2
1970	1 173	1 031	142	113,8	2,3
1971	1 461	1 361	100	107,3	1,4
1972	1 223	1 685	462	72,6	- 5,6
1973	1 656	2 076	420	79,8	- 4,7

TABLEAU 4.10

LES RESULTATS COMMERCIAUX DE LA SOUS-BRANCHE CYCLES ET MOTOCYCLES (I4 003)

	EXPORTATION	IMPORTATION	SOLDE COMMERCIAL	TAUX DE COUVERTURE	% SOLDE EP.D SOLDE BRANCHE
1962	60	17	43	352,9	2,1
1963	65	18	47	361,1	2,1
1964	180	23	157	782,6	8,9
1965	104	22	82	472,7	3,9
1966	132	24	108	550,0	4,6
1967	136	37	99	367,6	4,1
1968	115	79	36	145,5	1,6
1969	137	109	28	125,7	1,0
1970	187	113	74	165,5	1,2
1971	276	185	91	149,2	1,3
1972	426	272	154	156,6	1,9
1973	428	299	129	143,11	1,4

Source : Direction de la Prévision

## LES RESULTATS COMMERCIAUX DE LA SOUS-BRANCHE EQUIPEMENT ET PIECES DETACHEES (I4 004)

	EXPORTATIONS	IMPORTATIONS	SOLDE	TAUX DE COUVERTURE	% SOLDE E.P.P.
					SOLDE BRANCHE
1962	682	332	350	205,4	17,4
1963	807	449	358	179,7	16,3
1964	923	616	307	149,8	17,5
1965	I 128	767	361	847,1	17,0
1966	I 588	953	635	166,6	26,7
1967	I 610	I 047	563	153,8	23,0
1968	I 924	I 321	603	145,6	26,5
1969	2 342	I 593	749	147,0	26,8
1970	3 095	2 161	934	143,2	17,1
1971	3 488	2 449	I 039	142,4	14,5
1972	4 425	2 640	I 785	167,6	21,6
1973	5 294	3 371	I 923	157,0	21,6

Source : Direction de la Prévision

	VP & C				VU			
	EXP.	IMP.	SOLDE	TAUX COUV.	EXP.	IMP.	SOLDE	TAUX COUV.
I960	524 888	25 676	499 212	2 044,3	56 255	4 417	51 838	I 273,6
I961	433 884	82 167	351 717	528,1	49 896	6 163	43 733	809,6
I962	498 805	110 259	388 551	452,4	54 080	11 971	42 109	451,8
I963	487 127	150 997	336 130	322,6	65 084	14 182	50 902	458,9
I964	511 127	163 396	347 731	312,8	65 984	16 160	49 824	408,3
I965	563 374	155 180	408 194	363,0	79 931	14 428	60 503	519,3
I966	707 426	195 597	511 829	361,7	80 006	17 273	62 733	463,2
I967	749 410	194 384	555 026	385,7	85 628	18 709	66 919	457,7
I968	872 877	293 573	579 304	297,3	85 293	24 343	60 950	350,4
I969	I 070 596	360 723	709 873	296,8	104 461	36 170	68 291	288,8
I970	I 389 188	310 202	I 078 986	447,8	105 859	30 012	75 847	352,7
I971	I 479 415	368 754	I 110 661	401,2	112 974	40 222	72 752	280,9
I972	I 651 435	423 635	I 227 800	389,8	117 881	50 516	67 365	233,4
I973	I 781 862	472 742	I 319 120	376,9	149 346	50 749	98 597	294,3
TMVA								

unité : nombre de véhicules

Source : C.S.C.A.

TABLEAU 4.13

## EVOLUTION DES IMPORTATIONS FRANCAISES

unité : nombre véhicules

SOURCE : CSCA

	IMPORTATIONS GLOBALES		IMPORTATIONS DE V.P. & C.		IMPORTATIONS DE V.U.	
	Nombre	Taux % VAR. ANN.	Nombre	Taux % VAR. ANN.	Nombre	Taux % VAR. ANN.
1954	8 282		7 716		566	
1955	10 812	30,5	10 029	30,0	783	38,3
1956	11 488	6,3	9 872	- 3,5	1 616	106,4
1957	9 630	- 16,2	8 141	- 17,5	1 489	- 7,9
1958	10 229	6,2	8 718	7,1	1 511	1,5
1959	13 961	36,5	11 336	30,0	2 625	73,7
1960	30 093	115,5	25 676	126,5	4 417	68,3
1961	88 330	193,5	82 167	220,0	6 163	39,5
1962	122 225	27,1	110 254	34,2	11 971	94,2
1963	165 179	35,1	150 997	37,0	14 182	18,5
1964	179 556	8,7	163 396	8,2	16 160	13,9
1965	169 608	- 5,5	155 180	- 5,0	14 428	- 10,7
1966	212 870	25,3	195 597	26,0	17 273	19,7
1967	213 093	0,5	194 384	- 0,6	18 709	3,3
1968	317 916	49,2	293 573	51,0	24 343	30,1
1969	326 893	24,8	360 723	22,8	36 170	48,6
1970	340 214	- 14,3	310 202	- 14,0	30 012	- 17,0
1971	408 976	20,2	368 754	18,9	40 222	34,0
1972	474 151	15,9	423 635	14,9	50 516	25,6
1973	523 491	10,4	472 742	11,6	50 749	0,5

TABLEAU 4.I4

## EVOLUTION DU TAUX DE PENETRATION

## ETRANGER SUR LE MARCHE FRANCAIS

 Unité : %  $\left[ \frac{\text{IMMATRIC. ETRANG.}}{\text{IMMATRIC. TCTAL}} \right]$ 

Source : C.S.C.A.

	VP & C.	V.U.	ENSEMBLE (TOUS VEHICULES)
I954	2,4	0,5	1,9
I955	2,4	0,6	2,0
I956	2,0	1,2	1,9
I957	1,6	1,1	1,5
I958	1,5	1,4	1,5
I959	2,0	2,6	2,1
I960	3,5	3,6	3,6
I961	10,0	5,1	9,3
I962	10,5	9,0	10,3
I963	12,1	9,9	11,8
I964	14,0	8,8	13,3
I965	14,7	8,6	13,9
I966	13,9	9,0	13,3
I967	15,3	10,3	14,7
I968	21,3	12,9	20,3
I969	24,3	14,0	22,8
I970	19,8	11,2	18,8
I971	20,2	13,9	19,3
I972	20,6	14,3	19,8
I973	20,8	15,2	20,0

Source : Dir. Prévision

millions FRF. courants

	C.E.E.			Z.F.			P.I.			P.N.I.		
	EXP.	IMP.	SOLDE	EXP.	IMP.	SOLDE	EXP.	IMP.	SOLDE	EXP.	IMP.	SOLDE
1962	920	423	497	228	0,3	227,7	709	178	531	260	I	259
1963	I 230	629	601	274	0,2	273,8	700	187	513	242	I	241
1964	964	738	226	209	0,2	208,8	771	202	569	235	I	234
1965	I 173	707	466	223	0,1	222,9	754	209	545	288	7	281
1966	I 242	975	267	237	3	234	825	200	625	346	7	339
1967	I 356	I 008	348	271	3	268	897	206	781	412	2	410
1968	I 691	I 468	223	314	3	311	I 028	274	754	411	7	404
1969	2 431	2 000	431	376	4	372	I 233	234	999	532	6	526
1970	4 072	I 977	2 095	462	3	459	I 901	177	2 723	685	5	680
1971	4 820	2 444	2 376	453	5	448	2 444	245	2 199	869	12	857
1972	5 650	3 020	2 630	490	3	487	3 102	335	2 767	949	42	907
1973	6 366	3 521	2 845	559	5	554	3 393	594	2 799	I 119	59	I 060

TABLEAU 4.16

PART (EN %) DE CHAQUE REGION SUR LES EXP. IMP. ET SOLDE

	CEE/GLOBAL			Z F/GLOBAL			PI/GLOEAL			P.N.I./GLOEAL		
	EXP. %	IMP. %	SOLDE %	EXP. %	IMP. %	SOLDE %	EXP. %	IMP. %	SOLDE %	EXP. %	IMP. %	SOLDE %
1962	43,5	70,3	32,8	10,8	0,05	15,0	33,5	29,5	35,1	12,3	0,15	17,1
1965	48,1	76,5	30,8	9,2	0,01	14,7	30,9	22,6	36,0	11,8	0,76	18,6
1969	53,2	89,2	18,5	8,2	0,18	16,0	27,0	10,4	42,9	11,6	0,3	22,6
1972	55,4	88,8	38,7	4,8	0,1	7,2	30,4	9,9	40,7	9,3	1,2	13,4
1973	55,7	84,3	39,2	4,9	0,1	7,63	29,7	14,2	38,6	9,8	1,7	14,6

---

/ DEUXIEME PARTIE. /

---

## CHAPITRE V

### RENAULT ET LE MARCHE EXTERIEUR

La Régie Renault, premier constructeur français d'automobiles a été traditionnellement une firme exportatrice. Déjà dans l'après guerre elle avait un taux d'exportation (c'est à dire % exportation par rapport à la production propre) élevé étant d'autre part responsable par un tiers du total des exportations françaises comme nous montre le tableau n° R I.

#### EVOLUTION DES EXPORTATIONS DE LA REGIE

(toutes zones  
Tracteurs agricoles non compris)

ANNEES	NOMBRE DE VEHICULES RENAULT EXPORTES	% PAR RAPPORT A LA PRODUCTION RENAULT	% PAR RAPPORT AUX EXPORTATIONS TOTALES FRANCAISE
1946	12 709	44,1	32,3
1950	46 590	34,8	38,3
1955	64 887	29,3	37,5
1960	297 514	54,8	54,9
1965	264 832	45,9	41,5
1969	526 097	52,1	44,8
1970	680 639	58,7	44,6
1971	661 174	56,3	40,5
1972	712 597	54,1	40,3
1973	809 255	57,2	41,9

TABIEAU  
R. I

L'évolution ultérieure n'a fait que confirmer cette "vocation exportatrice". Renault a été toujours à la pointe sur les marchés extérieurs se constituant depuis longtemps comme le premier exportateur français. En termes relatifs (taux d'exportation) elle est surmontée seulement par CHRYSLER FRANCE qui comme on verra après est un cas tout à fait particulier en raison de la totale subordination de sa politique à CHRYSLER CORPORATION. On pourrait même dire que RENAULT a fait des progrès plus nettes sur le marché extérieur que sur le marché intérieur et qu'elle a démontré toujours une sensibilité aigüe aux conditions d'exportations, soit à niveau des incitations provenant de la politique publique (politique d'incitation à l'exportation) soit à niveau des modifications opérées dans les modalités du commerce international automobile

et dans les modalités de pénétration existantes dans les différents marchés. Il s'agit ici de faire un bilan de la situation actuelle et du chemin parcouru jusqu'à présente pour essayer de préciser le rôle des marchés extérieurs pour une firme comme la RENAULT, ainsi comme les perspectives qui se présentent pour l'avenir.

#### 5.1. Le Politique de répartition marché intérieur - marché extérieur et la Régie Renault

Ce qu'on disait dans le chapitre 2, sur les motivations fondamentales de l'internationalisations des marchés est, à notre avis, spécialement vrai pour un constructeur de la dimension de Renault, comme pour tous les constructeurs de grande taille. En ce sens, on peut dire qu'à partir d'un moment déterminé qu'on pourrait localiser dans le temps entre 1956 et 1960 pour les constructeurs français - l'exportateur devient une nécessité, même pour maintenir la croissance. Le problème de l'échelle de production qui se pose d'une façon tout à fait déterminante pour l'industrie automobile et la nécessité d'avoir une gamme de plus en plus étendue pour toucher les différentes couches de revenus implique la nécessité d'avoir des séries d'optimum de production par modèle et d'opérer sur des marchés de plus en plus amples.

En ce sens, on pourrait dire que l'alternative marché intérieur ou marché extérieur, exporté ou non exporté ne s'est jamais posé pour Renault ni pour l'ensemble des constructeurs. Par contre le problème du partage, de l'existence d'un "partage idéal" entre les deux marchés s'est évidemment posé plusieurs fois et que chaque constructeur peut donner une réponse spécifique à ce problème. Ainsi une question qui s'est très souvent formulée dans les milieux de la profession ou ailleurs est la suivante : jusqu'à quel point un constructeur peut-il aller sur le marché extérieur, sans que cela représente un risque important. Le critère décisif est constitué par l'exigence de ne pas compromettre sa croissance compte tenu du fait que sur les marchés extérieurs un constructeur est plus vulnérable que sur son propre marché, et qu'un échec sur un marché extérieur important dans l'extérieur peut apporter des conséquences assez négatives.

Nous croyons que la réponse, au mieux la solution de cette question a été donnée plutôt par la dynamique même des marchés internationaux que par la stra-

tégie des groupes. Il nous semble que RENAULT par exemple (et les autres constructeurs français aussi mais avec un peu de retard par rapport à la Régie) à poussé à fond sa politique d'exportation à partir des années 55-56 à la fois en raison de la politique du gouvernement à cette époque et ses propres nécessités en tant que groupe - sans se préoccuper spécialement du problème du partage. Le risque majeur était, et reste encore d'arriver trop tard dans un marché plutôt que d'arriver à une situation où en proportion serait jugée excessive.

La conclusion qu'on pourrait tirer, c'est que pour Renault comme pour une grande partie des constructeurs les marchés extérieurs sont aussi importants que le marché intérieur. La politique de Renault a été jusqu'à présent de donner autant d'importance et consacrer autant d'efforts au premier qu'au deuxième.

Le résultat a été jusqu'à présent un taux d'exportation qui fluctue entre 55% et 60% (voir tableau R 3). La Régie Renault détient ainsi dans ce domaine une place intermédiaire parmi les trois grands groupes européens comme nous montre le tableau ci-dessous :

TABLEAU R 4 VOLKSWAGEN, RENAULT, FIAT :  
Evolution des taux d'exportation

(I) LES TAUX D'EXPORTATION % Exp. par rapport à la production (Nbre de véhic.)	1969	1970	1971	1972	1973
V.P. VOLKSWAGEN	67,4	64,9	67,2	-	-
RENAULT	53,4	61,0	58,8	56,4	59,5
FIAT	39,3	40,1	39,1	-	-
V.U. VOLKSWAGEN	66,2	68,0	71,1	-	-
RENAULT	35,6	35,2	31,2	30,1	32,5
FIAT	28,9	30,7	33,9	-	-
TOTAL VOLKSWAGEN	67,3	65,4	67,8	-	-
RENAULT	52,1	58,7	56,3	54,1	57,2
FIAT	39,3	39,8	39,0	-	-

Fiat présente un taux d'exportation assez inférieur aux autres deux grands groupes et en général par rapport à la moyenne des constructeurs européens en raison de sa position de quasi monopole sur le marché italien (I). Volkswagen doit son taux élevé d'exportation au fait que, en plus d'être bien implantée sur les marchés européens et du tiers monde, elle garde une place importante dans le marché américain (plus de 30% du total de ses exportations et première firme étrangère dans le marché) alors que les autres constructeurs n'ont qu'une place marginale.

## 5.2. Le Chiffre d'affaires et le marché extérieur

Avant d'entrer dans l'analyse sur la répartition du chiffre d'affaires, il faut faire une remarque méthodologique. On travaille ici avec le chiffre d'affaires total hors taxes de la RNUR et sa répartition géographique. On ne dispose pas de la ventilation géographique du chiffre d'affaires consolidé du groupe Renault. Evidemment la répartition du C.A. de la seule RNUR selon les marchés n'est pas l'indicateur le plus approprié pour rendre compte de l'importance et de l'évolution des activités de Renault hors de France. On peut supposer que la proportion du chiffre d'affaires du groupe réalisée sur l'étranger est supérieure à celle du CA à l'exportation de la RNUR, compte tenu du fait que les filiales de construction et d'assemblage à l'étranger réalisent une valeur ajoutée assez considérable. D'autre part au fur et à mesure que les activités des filiales d'assemblage et de construction partielle avancent à l'étranger, le taux d'intégration local augmente, ce qui entraîne une diminution de la valeur moyenne unitaire des unités exportées (soit les collections ou les petites collections) et à la fois une élévation de la valeur ajoutée réalisée sur place. A ce propos, il est significatif de prendre l'exemple de Volkswagen pour laquelle on dispose des chiffres pour faire la comparaison. On constate (voir tableau R. 5) que la proportion du C.A. du groupe réalisée sur les marchés extérieurs est sensiblement supérieure à celle du C.A. à l'exportation de Volkswagen A.G. (Société-mère du groupe et principale société exploitante) On observe encore dans le cas Volkswagen que la répartition du C.A. du groupe réalisée sur les marchés extérieurs est sensiblement supérieure à celle du C.A. à l'exportation de Volkswagen A.G. (société mère du groupe et principale société exploitante) On observe encore dans le cas

(I) Ainsi la production de VP & C réalisée par le groupe Fiat (Fiat, Autobianchi, Lancia, Ferrari) représente environ 90% du total de la production italienne et plus de 80% des immatriculations totales pendant les dernières années.

Volkswagen que la répartition du C.A. du groupe réalisé sur les marchés extérieurs parmi les rubriques "exportation" et "étranger" est relativement stable depuis plusieurs années.

Il n'est pas possible d'assurer que dans le cas de Renault le comportement est identique. On pourrait plutôt penser que la tendance serait à une augmentation du poids relatif des activités et du CA des filiales étrangères (la rubrique "étranger") par rapport au C.A. global et par rapport au CA à l'exportation du groupe en raison de l'importance dans le cas de Renault, comme on verra en détails après, de l'exportation des collections et des petites collections.

TABLEAU R. 5 : LA REPARTITION DU C .A. VOLKSWAGEN

unité : millions de D.M.

	1967		1968		1969		1970		1971	
	M D M	%		%		%		%		%
<u>VOLKSWAGEN A.G.</u>	6 464		8 388		9 238		9 933		11 237	
- en Allemagne	2 198	34	2 816	30	3 141	34	3 775	38		
- à l'exportation	4 266	66	5 572	70	6 097	66	6 158	62		
<u>GRUPE VOLKSWAGEN</u>	9 335		11 700		13 934		15 837		17 310	
- en Allemagne	2 514	26,9	2 841	24,3	4 023	28,9	4 911	31,0	5 129	29,6
- à l'étranger	6 821	73,1	8 859	75,7	9 911	71,1	10 926	69,0	12 181	70,4
dont										
- CA à l'exportation	4 421	47,4	6 047	51,7	6 711	48,2	7 006	44,2	8 210	47,4
- CA à l'étranger	2 400	25,7	2 812	24,0	3 200	22,9	3 920	24,8	3 971	23,0

Ceci dit voyons maintenant l'évolution et la répartition du CA de RNUR selon les différents Marchés. On constate qu'après la chute relative et absolue du C.A. à l'exportation opérée entre 1960 et 1962 (tableau R 6) dû pour l'essentiel au recul des exportations de Renault vers les Etats-Unis, la proportion (CA à l'export/CA Total) a augmenté presque régulièrement jusqu'à 1970, année dans laquelle ce ratio a monté à son niveau le plus fort depuis 1960 : 46,1% pour ensuite trouver une certaine stabilité autour de 41% à partir de 1971.

C'est intéressant d'observer l'écart existant entre les rapports en valeur et

les rapports en unités physiques dans les cas de Renault et des constructeurs français en général. Ainsi si on compare les tableaux R 6 et R 3, on voit que Renault réalise environ 41% du CA à l'exportation les dernières années et par contre exporte plus de 55% de la production en unités physiques. Dans les cas de Volkswagen et de Fiat par exemple, ce phénomène ne se constate pas d'une façon aussi nette.

EXPORTATIONS SUR VENTES TOTALES EN UNITES PHYSIQUES

	1969	1970	1971
VOLKSWAGEN	67,3%	65,4%	67,8%
FIAT (I)	39,3%	39,8%	39,8%

Comme on peut voir les ratios en valeur et en unités physiques sont beaucoup plus proches que dans le cas de Renault.

Effectivement dans le cas de Renault et des constructeurs français en général la valeur moyenne de l'unité exportée est sensiblement inférieure à la valeur moyenne de l'unité vendue sur le marché intérieur. Trois raisons fondamentales peuvent être avancées :

- i) l'importante proportion représentée par les exportations des collections et petites collections (56,3% des exportations en 1973 était constituée par des véhicules non finis).
- ii) La faible participation des utilitaires et spécialement des poids lourds dans les exportations de Renault (la situation se modifiera avec l'intégration de Berliet dans le groupe Renault).
- iii) Le fait que Renault pratique depuis quelques années des prix nets plus élevés dans les marchés européens et spécifiquement dans la C.E.E. que sur le marché français en raison de la politique du contrôle de prix en France. Ces raisons sont encore valables pour expliquer pourquoi le taux de croissance du C.A. à l'exportation (en francs courants) est légèrement moins fort que le taux global et intérieur, en opposition à l'évolution en unités physiques.

TAUX DE CROISSANCE DU C.A. - 1960 - 1973 (TMVA)

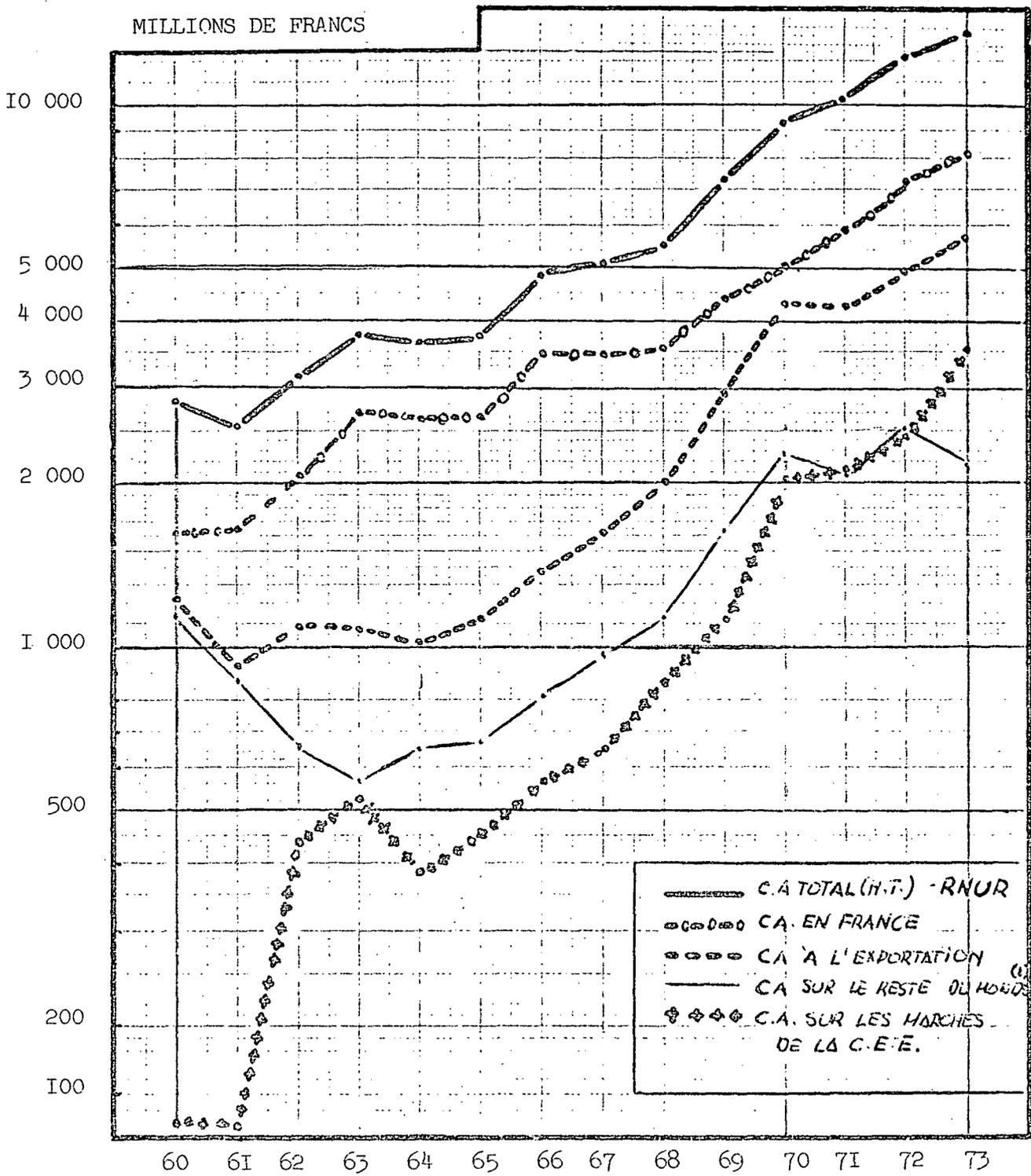
C.A. TOTAL (RMUR).....	13,0%
C.A. FRANCE .....	12,5%
C.A. EXPORT .....	13,4%

L'évolution de la répartition du C.A. parmi les différentes régions nous montre

(I) Dans les cas de FIAT, les ratios CA EXP/ CA TOTAL ont été respectivement 33,1%, 36,6% et 35,5%

## GRAPHIQUE R I

RENAULT - EVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES  
SELON LES DIFFERENTS MARCHES



Source : Rapports d'Activités (RNUR)

(I) Chiffre d'Affaires à l'exportation sur d'autres pays que la C.E.E.

encore (voir graphique R.I et tableau R. 6) la croissance spectaculaire de l'importance du marché communautaire pour la Régie. En début des années soixante les débouchés sur la C.E.E. étaient tout à fait marginaux pour la Régie puisqu'elle faisait plus de 90% de son chiffre d'affaires à l'exportation sur le reste du monde (c'est à dire pays autres que la C.E.E.) Comme on peut le constater dans le tableau R. 6, cette situation change radicalement à partir de l'année 1962 (40,5% du C.A. total à l'exportation fait sur la C.E.E) en raison d'une part du fait que les restrictions quantitatives au niveau du commerce communautaire avaient été abolies en 1961 et d'autre part en raison de ce que Renault avaient déjà développé un réseau dans ces pays, ce qui lui a permis de profiter de ces nouvelles conditions réglementaires. Depuis 1962 et jusqu'en 1973, la tendance à une augmentation en termes absolus et relatifs (62,3% du total du C.A. à l'exportation en 1973) est assez nette.

D'autre part par rapport à l'ensemble des autres marchés d'exportation, on constate une croissance assez faible dans l'ensemble de la période (4,85%). Après une période de régression très marquée (le C.A. en francs courants réalisé dans ces marchés tombe de 1.163 millions de francs en 1960 à 564 792 en 1963) on reprend une période de croissance à partir de 1964 jusqu'à 1970 pour passer ensuite à une nouvelle période de ralentissement.

Le résultat est alors une diminution graduelle du CA réalisé sur ces marchés. Mais on ne peut pas dégager des conclusions mécaniques par rapport à la continuité de cette tendance. Il y a d'abord le problème concernant l'indicateur qu'on utilise et qu'on a discuté antérieurement. D'autre part il faut voir que si bien, il en a aussi en termes d'unités physiques, une tendance à l'augmentation de l'importance relative du Marché Commun et une conséquente diminution des autres marchés, on ne doit se tromper. La concentration en termes de valeur est beaucoup plus marquée. Si on compare le tableau R 7 avec le tableau R 6 on constate qu'entre 1969 et 1973 % des exportations destinées à la C.E.E (en physique) passe de 39,2% à 46,6% en tant que la proportion du CA à l'exportation de la RNUR réalisé sur les marchés communautaires passe de 44,3% à 62,3%. Le résultat de cette évolution c'est que la valeur moyenne de l'unité exportée (V.M.U.E. = valeur des exportations/unités exportées)

passé de 6 320 FRS à 9 417 FRS entre 1969 et 1973 dans la CEE et de 5 262 à 5 485 FRS sur le reste des marchés extérieurs (voir tableau R 8).

Comment interpréter ces chiffres ? c'est à dire le fait que la V.M.U.E. soit d'abord plus élevée dans CEE qu'ailleurs et ensuite qu'il monte à un taux beaucoup plus élevé que dans les autres marchés ? Le premier phénomène s'explique vraisemblablement pour des différentes composition des exportations dans les marchés "reste du monde", on exporte une proportion plus faible de "built up" que vers la CEE. Il y a eu ensuite une hypothèse qui pourrait à la fois expliquer l'écart et l'évolution sur les deux régions. Cette hypothèse se rapporte aux différences de rentabilité des activités selon les deux marchés. Effectivement les activités d'exportation vers le marché communautaire (l'absence d'information ne nous permet pas de savoir s'il se passe la même chose au niveau des autres marchés européens) rapporte des bénéfices plus élevés en raison des conditions de la détermination des prix. On travaille vraisemblablement à prix plus élevés, à produits identiques dans la CEE qu'ailleurs.

### 5.3. Renault et l'internationalisation de la Production

L'évolution des activités de la Régie Renault sur les marchés extérieurs, nous donne un clair exemple du poids que prend l'internationalisation de la production pour l'industrie automobile. Effectivement on constate qu'une proportion de plus en plus importante des véhicules destinés aux marchés extérieurs subissent un processus de transformation (soit assemblage, soit construction partielle) en dehors du territoire français. Ainsi on constate par exemple que en 1960 sur 100 véhicules exportés par la Renault, 60 étaient des "built up" et 40 des collections et petites collections destinées aux filiales étrangères d'assemblage et construction partielle. Depuis, la proportion des "built up" exportés n'a cessé de baisser en termes relatifs : en 1973, 56,3% de l'exportation (en unités physiques, à ce propos voir tableau R 9) était constituée de véhicules incomplets. Rapporté à la production totale de la Régie, la proportion des véhicules partiellement fabriquées à l'étranger s'élève à environ un tiers en 1973.

#### PROPORTION DES VEHICULES MONTES OU FABRIQUES PARTIELLEMENT A L'ETRANGER PAR RAPPORT A LA PRODUCTION TOTALE

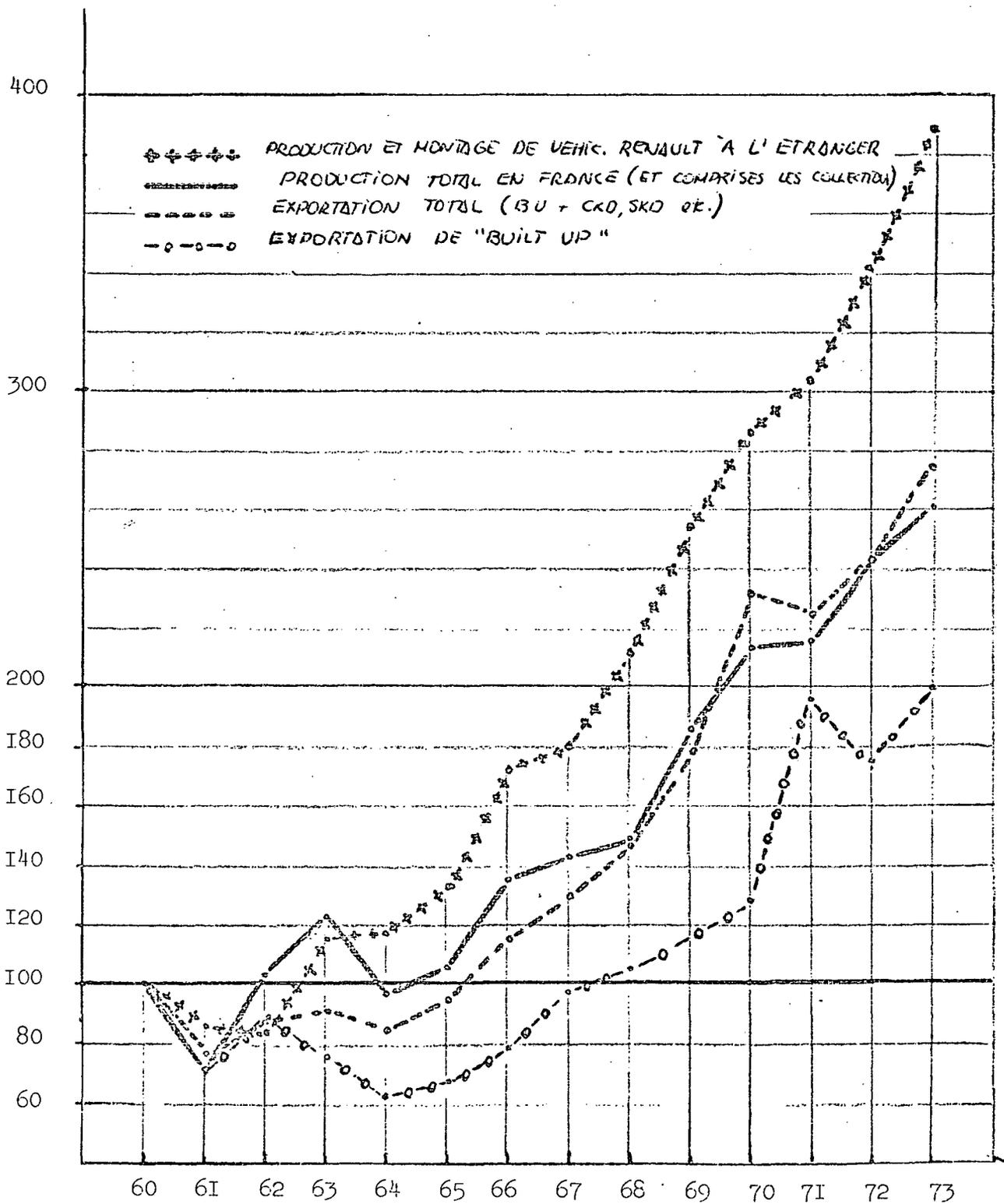
1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
21,5	25,6	17,7	20,3	26,4	27,3	27,5	27,1	30,8	29,6	29,0	30,3	30,9	32,2

L'évolution comparative des différentes activités peut se voir avec clarté dans le graphique R. 2. En fait les activités de production à l'étranger progressent beaucoup plus rapidement que les autres. Par contre l'exportation de built up a connu un rythme de croissance beaucoup plus faible et assez irrégulière : en treize ans l'exportation de "built up" a doublé alors que l'exportation des collections et des petites collections a quadruplé. Il est encore intéressant d'observer que tout le progrès de la Régie jusqu'à l'année 1968 (en termes d'unités exportées) est dû aux activités des filiales d'assemblage et de production. Ce sera seulement en 1968 qu'on va reprendre le même niveau d'exportation de built up de 1960. L'on passe ensuite à une phase de progrès aussi dans ce domaine qui se ralentira à nouveau à partir de 1971.

Le dynamisme et la régularité observée dans ce champ d'activité contrairement

GRAPHIQUE R. 2

LES INDICES DE PRODUCTION ET  
D'EXPORTATION (BASE 100-1960)  
(en unités physiques)



- une moindre sensibilité de la demande automobile aux difficultés économiques d'ordre général.

- le fait, à notre avis très important que les filiales industrielles dans ces pays sont partie intégrante des économies locales. C'est à dire, une chute de la demande entraînera non seulement une moindre consommation des voitures mais aussi une moindre production avec le chômage et d'autres répercussions négatives sur d'autres branches industrielles etc... C'est pourquoi la préoccupation des gouvernements locaux une fois implantée l'industrie automobile est de créer des conditions favorables au développement de cette industrie. Soit par des programmes de financement de la consommation, soit par la concession de conditions fiscales très favorables à l'importation des équipements et des matières premières nécessaires.

- Les conditions de concurrence sont dans un certain nombre de cas plus favorables que dans les autres marchés puisqu' une fois établis le nombre des constructeurs qui vont s'implanter, ceux là profiteront d'une politique protectionniste menée par les gouvernements qui empêcheront, dans la pratique, l'entrée de nouveaux constructeurs dans le marché. Il y a évidemment des exemples "d'industrialisation" sauvage" où cet argument n'est pas valable en raison de l'implantation d'un nombre assez large de constructeurs (Afrique du Sud ou même le Portugal) qui se disputent un marché limité, mais ces pays sont plutôt des exceptions.

à l'exportation des véhicules finis trouve une explication semble-t-il, dans les caractéristiques différentes des marchés vers lesquelles on exporte et à la fois dans les modalités d'implantation des constructeurs, dans ce cas de Renault, c'est à dire implantation commerciale (filiale de vente, représentant) ou implantation industrielle. Effectivement l'exportation des "built up" qui, comme on vient de le voir, représente 43,7% du total des exportations se fait presque exclusivement vers les pays de la C.E.E. et vers certains pays industrialisés de l'Europe Centrale (Autriche, Suisse) et de l'Europe du Nord (Suède, Norvège, Danemark etc...) et marginalement vers l'Amérique du Nord. Ces marchés se sont caractérisés entre autres par :

- une croissance de la demande plus faible relativement aux marchés des pays moyennement industrialisés qui se sont motorisés plus tard et qui ont développé une industrie en fonction de leurs demandes intérieures.
- un niveau de concurrence assez aigüe, étant donné que pratiquement tous les constructeurs européens et mondiaux y sont présents.
- des marchés où la demande et spécifiquement la "tranche de demande de voitures importées" est assez sensible à la situation économique générale et, que pendant les mauvaises conjonctures ou bien pendant les périodes de crise, la demande accuse une tendance très forte à la baisse.

Par contre l'exportation des véhicules incomplets associée à la construction partielle à l'étranger profite d'un dynamisme et d'une régularité considérable. Ce serait le bon côté d'une activité jugée par Renault et par d'autres constructeurs européens comme "moins rentable" que l'activité d'exportation de "built up" malgré les risques de caractère politique qui sont associés aux investissements industriels dans les pays étrangers (nationalisations, changements de politiques industrielles etc...). Ainsi sur l'ensemble de ces marchés (I) on profite d'une certaine stabilité du pour l'essentielle aux facteurs suivants :

- croissance plus rapide et régulière de la demande en raison de l'étape du processus de motorisation où sont de général ces pays.

---

(I) Grosso modo on fait référence ici à trois sous-groupes de marchés :

- i) les marchés des pays moyennement industrialisés de l'Europe telle que l'Espagne, Portugal etc
- ii) les pays en voie de développement
- iii) les pays socialistes. De toutes façons, on reviendra sur ce point dans l'analyse de "localisation des activités".

#### 5.4. Développement des activités industrielles à l'étranger :

##### Localisation des usines et caractéristiques des différentes activités

Les résultats des activités industrielles du groupe Renault à l'étranger dans le domaine de l'automobile sont résumés dans les tableaux R 9 et R 10 présentés à la fin de cette section où l'on trouve d'une part l'évolution de la production partielle et de l'assemblage au niveau mondial depuis 1959 (Tableau R 9) ainsi que la liste des pays où la Régie Renault est implantée avec les caractéristiques générales concernant chaque implantation (tableau R 10. Il faut ajouter que les informations concernant les filiales étrangères sont hétérogènes selon les pays puisque les sources utilisées sont diverses (les rapports d'activités de Renault et les répertoires de la Chambre Syndicale).<sup>(I)</sup> En attendant une information plus fine que nous ferons parvenir les constructeurs pour la deuxième étape de cette étude, nous avons essayé d'établir un bilan en fonction des informations disponibles.

Le tableau R 9, nous montre que le gros de l'activité industriel de la Renault à l'étranger se concentre dans l'Europe (79,5% de la production totale en 1973) l'Espagne étant l'implantation la plus importante aussi bien au niveau européen qu'au niveau mondial. La filiale espagnole par ses caractéristiques, c'est à dire ses séries de production et ses coûts de production qui deviennent compétitifs sur le marché international, commence à entrer dans la stratégie du groupe. C'est à dire qu'elle va occuper bientôt un rôle stratégique dans le politique du groupe au niveau mondial. On pourrait dire la même chose des filiales argentines et mexicaines (malgré que cette dernière soit contrôlée à 92% pour l'Etat mexicain). On reviendra après sur ce point.

Le deuxième pays en ordre d'importance pour les activités industrielles se trouve encore sur le continent européen. La Belgique comme on avait déjà vu s'agit d'un cas particulier. Dans le cas Renault seulement 15% de la production de "Renault industrie Belgique" reste sur le marché intérieur belge, le restant de la production étant écoulee principalement vers les marchés européens.

(I) Répertoire Mondial des Usines d'Assemblage des Véhicules Automobiles -  
CSCA -

Le reste de l'activité industrielle de Renault en Europe se partage parmi les pays ci-après :

- le Portugal où Renault a une filiale d'assemblage (voir tableau sur les usines à l'étranger) qui se caractérise par une production encore relativement faible
- Activité d'assemblage en IRLANDE
- Des activités dans les pays socialistes comme on verra ensuite en détails.

#### 5.4.I. Implantation dans les pays socialistes

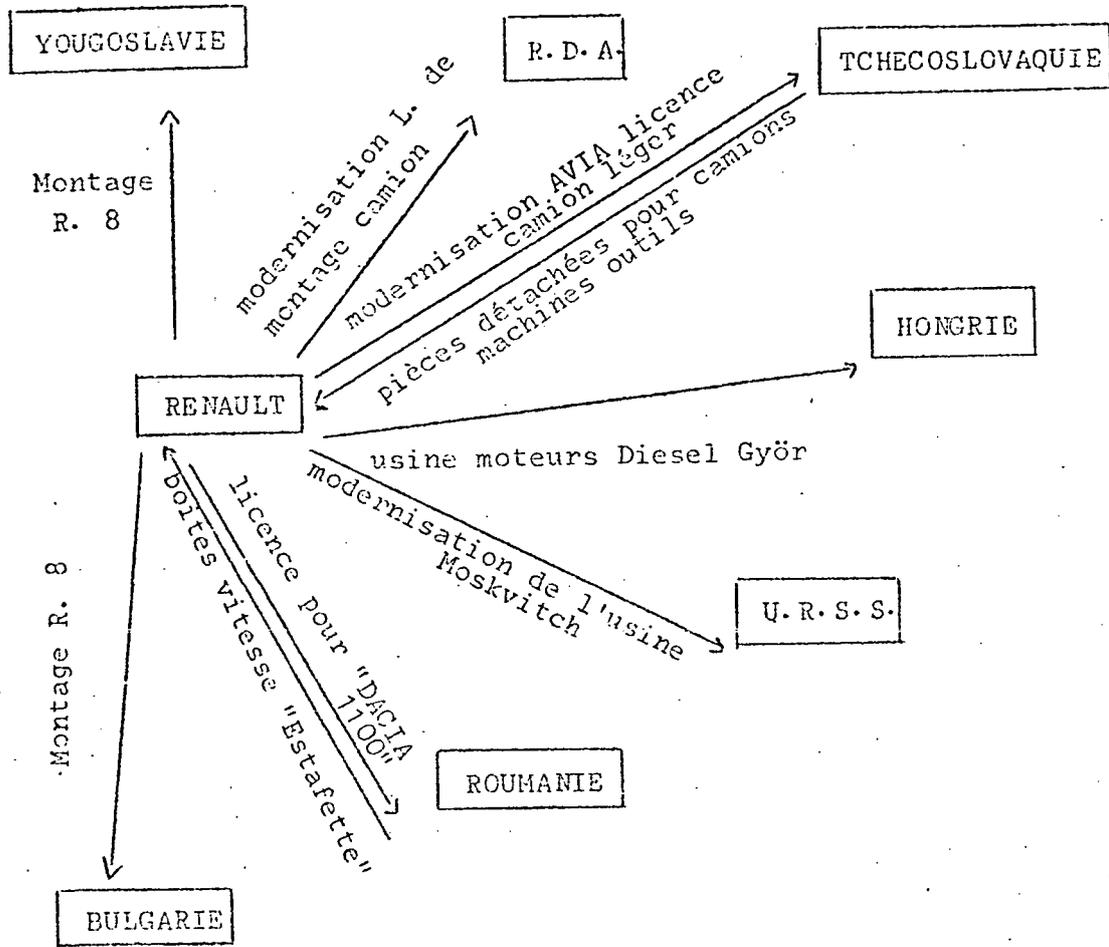
Renault est après FIAT, (qui garde le premier rang) le constructeur occidental le mieux implanté dans les pays socialistes. Cette implantation porte plutôt sur des contrats de coopération que sur l'activité proprement industrielle (construction sous-licence). Ainsi tout au long des années 60 et jusqu'à l'heure actuelle, la Régie Renault a pu concrétiser plusieurs contrats d'assistance technique dans les domaines de modernisation d'entreprises, de la construction d'usines de fabrication d'éléments mécaniques comme des boîtes de vitesses, les moteurs etc..., ou même des usines de construction de camions ou voitures. Si on regarde les deux schémas ci-après (I) on peut avoir une bonne idée des modalités d'implantation de la Renault dans les pays socialistes. Les schémas ci-après nous font apparaître certaines caractéristiques de l'implantation Renault.

- On constate que certaines activités se sont arrêtées entre la première et la deuxième période comme résultat de la conclusion des contrats. Effectivement ce genre d'activité a un caractère plutôt temporaire. Le seul pays où Renault maintient une activité continue sont la Roumanie et la Yougoslavie d'une part en raison du type d'implantation, c'est à dire construction sous licence et l'U.R.S.S. où une succession de contrats d'assistance technique a permis la présence de la firme française de façon continue depuis plusieurs années.

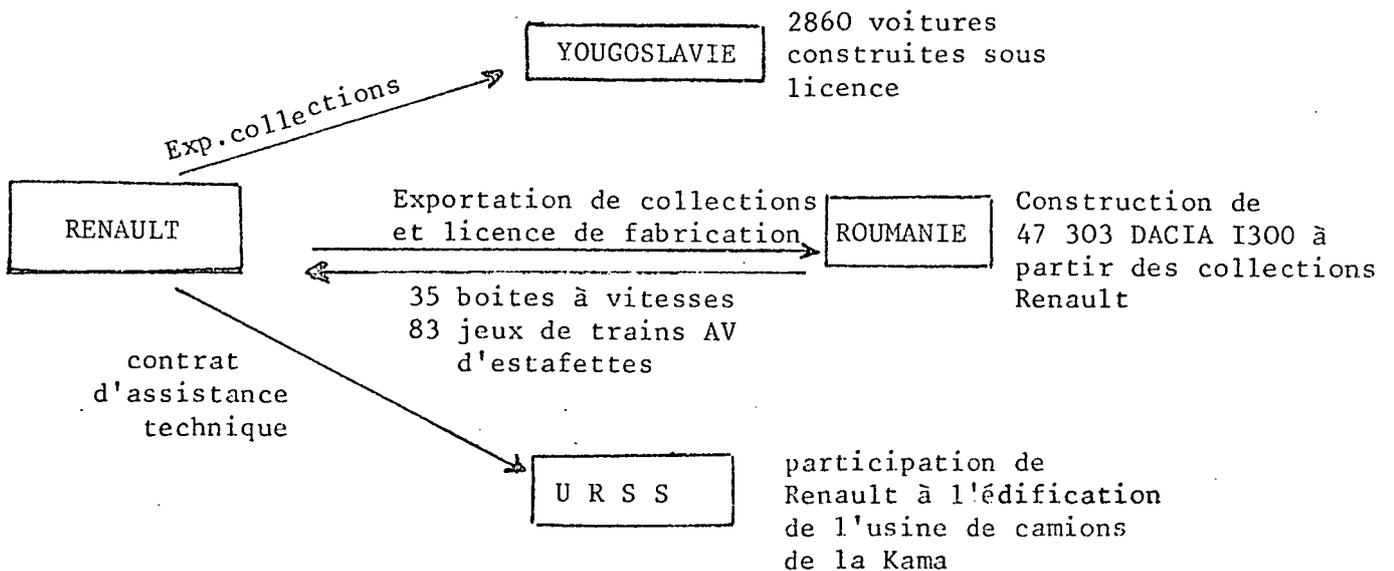
-Le caractère unilatéral des contrats de Renault avec les pays en cause, comme le remarque bien l'article auquel on a fait référence avant, en opposition à FIAT qui de certaine façon a réussi à intégrer son activité dans les pays socialistes dans le cadre d'une "politique dynamique et multinationale" c'est à dire dans la stratégie du groupe tout en respectant les règles du jeu définies par les pays du COMECON. Ainsi FIAT a pu associer ses activités dans des pays qui n'appartiennent pas au COMECON (Egypte et l'Inde) avec ses activités dans ses pays, par la voie de la fourniture mutuelle des pièces. Il est raisonnable de penser que Renault aura, du fait de son implantation et de son expérience dans ces pays, dans les années à venir une possibilité concrète de continuer ses activités dans les pays du COMECON et encore de les amplifier.

Le schéma n° I correspond à la situation à la fin des années 60 et a paru dans un article public par IREP de GRENOBLE en 1970. "L'évolution du transport routier dans les pays de l'Est."

SCHEMA N° I (fin des années 1960)



SCHEMA N° 2 Des activités Renault dans les pays socialistes en 1973



#### 5.4.2 Implantation de Renault en Amérique Latine

Pratiquement la totalité des exportations de Renault vers l'Amérique Latine sont des collections ou des petites collections destinées aux filiales d'assemblage ou de construction partielle. L'essentiel des activités Renault sur le continent se concentre sur deux filiales : la filiale Argentine et la Mexicaine qui font plus de deux tiers de la production totale de Renault en A.C.

Dans les autres pays d'Amérique Latine, sauf en Colombie et au Vénézuéla, l'importance des activités est plutôt faible et caractérisée comme on peut regarder dans le tableau R 8 par un rythme assez instable.

L'analyse de l'évolution historique des activités commerciales et industrielles de la Renault à l'étranger semblent indiquer que les tendances à l'internationalisation de la production se maintiendra ainsi que l'augmentation de la part relative des exportations rattachées d'une manière ou d'une autre à des activités industrielles à l'étranger. L'activité d'exportation de built up semble être clairement réservés aux pays de la CEE et certains pays européens dans lesquels la Renault compte déjà avec un réseau de distribution considérable (voir à ce propos le tableau R II) et que tous les autres marchés seront couverts par des implantations industrielles.

Il est aussi possible de penser que l'on va vers une réarticulation des activités industrielles à l'étranger dans le sens de transférer vers certaines filiales stratégiques des tâches qui sont encore aujourd'hui effectuées par la RNUR en France. Ainsi des filiales comme celles de l'Espagne, de l'Argentine au Mexique se caractérisent par un taux d'intégration élevée et par des séries de production permettant d'arriver à court terme à un coût de production compétitif au niveau international, ce qui leur permettraient de se mettre à exporter une partie considérable de leur production soit sous forme de built up, soit sous forme de collections. Il y aurait alors un double changement : d'une part les filiales stratégiques n'importeraient plus rien de France et d'autre part elles pourraient arriver à remplacer la RNUR dans les exportations qui sont faites à l'heure actuelle.

Le schéma ci-dessous pourrait donner une vision assez simplifiée de la structure du groupe RENAULT au niveau mondial à un horizon de dix ans.

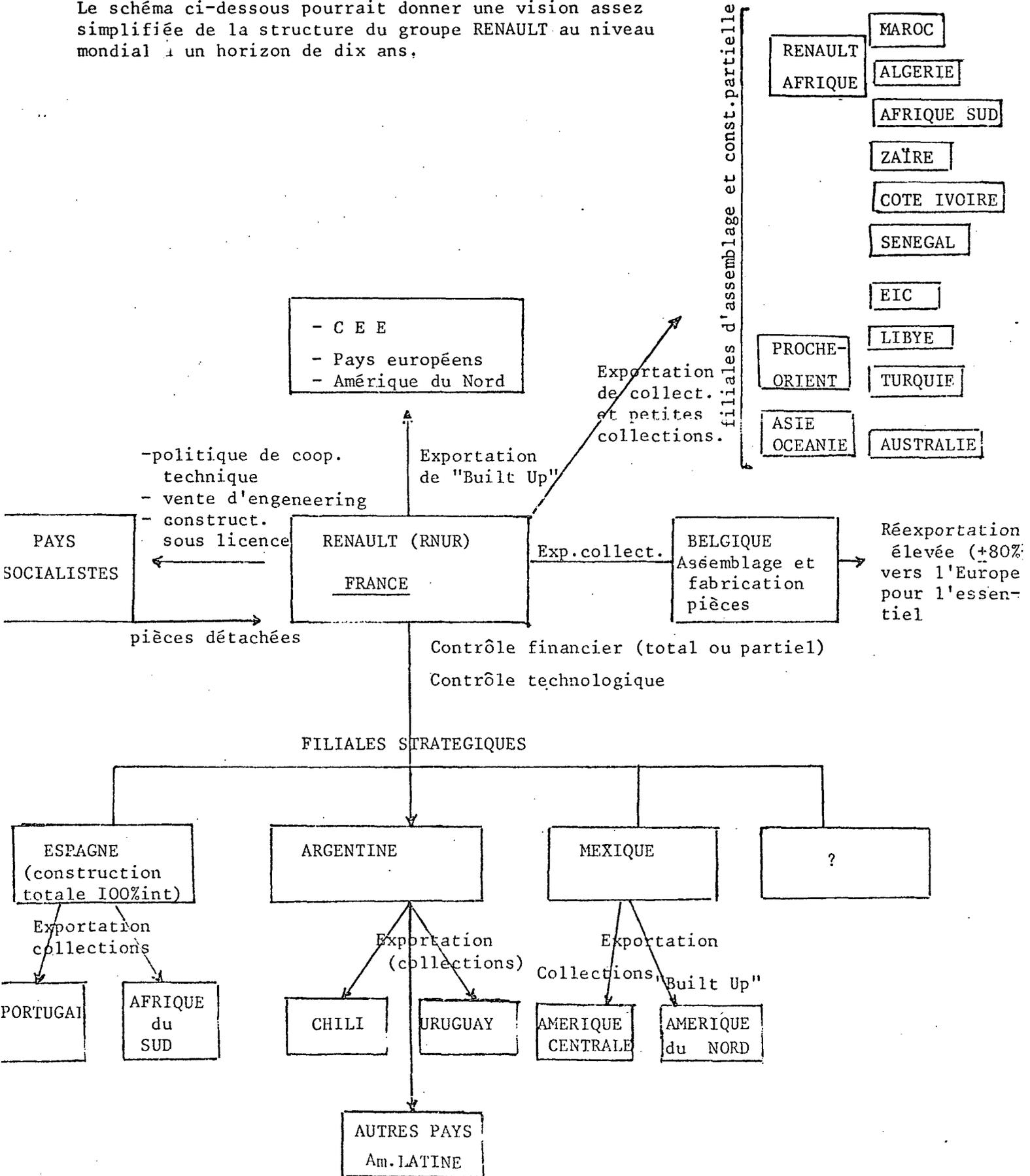


TABLEAU R 2 : EVOLUTION DE LA PRODUCTION AUTOMOBILE DE LA RENAULT (RNUR)\*

Source : rapport  
d'activité

## IMPORTANCE RELATIVE DANS LA PRODUCTION MONDIALE

Années	VOITURES PARTICULIERES		VEHICULES INDUSTRIEL		TOTAL VEHICULES		TAUX DE VARIATION ANNUEL			Proportion des véhicules montés ou fabriqués à l'étranger sur Prod. totale %
	Nombre	(R/T) %	Nombre	(R/T) %	Nombre	(R/T) %	V.P.	V.I.	total	
1960	484 684	41,2	58 243	30,0	542 927	39,7	-	-	-	21,5
1961	349 699	32,9	43 464	24,0	393 163	31,6	-27,9	-25,4	-27,6	25,6
1962	499 888	37,3	65 667	33,5	565 555	36,8	42,9	51,0	43,8	17,7
1963	588 478	38,7	80 389	37,1	668 687	38,5	17,8	22,4	18,3	20,3
1964	452 008	32,0	75 747	33,4	527 755	32,2	-23,2	- 5,8	-21,1	26,4
1965	504 507	35,4	72 606	33,2	577 113	35,1	11,6	- 4,1	9,4	27,3
1966	666 224	37,3	71 755	30,1	737 979	36,5	32,0	- 1,2	27,9	27,5
1967	706 622	39,8	70 846	30,4	777 468	38,7	6,1	- 1,3	5,4	27,1
1968	734 455	40,1	72 952	30,1	807 417	38,9	3,9	3,0	3,9	30,8
1969	911 264	42,0	98 108	33,8	1009 372	41,1	24,0	34,5	12,5	29,6
1970	1055 803	43,0	103 942	35,6	1159 745	42,2	15,9	6,0	14,9	29,0
1971	1069 070	39,7	105 244	33,3	1174 314	39,0	1,3	1,3	1,3	30,3
1972	1202 486	40,2	115 841	39,9	1318 327	39,6	12,5	10,1	12,3	30,4
1973	1292 991	40,4	121 572	36,1	1414 563	39,3	7,5	5,0	7,3	32,2

\* Les véhicules Saviem et les tracteurs ne sont pas considérés.

TABLEAU R 3 - EVOLUTION DES EXPORTATIONS AUTOMOBILES DE RENAULT - PART DES EXPORTATIONS RAPROCHEES

A SA PROPRE PRODUCTION ET A L'EXPORTATION TOTALE.

source : rapport d'activité

Unité : nombre de véhicules

Années	V. P.			V. I.			TOTAL			TAUX DE VARIATION ANNUEL		
	Nombre	sur % prod. propre	% exp. nat.	Nombre	% sur prod. propre	% exp. nat.	Nombre	% sur prod. propre	% exp. nat.	V.P.	V.I.	TOTAL
1960	260 722	53,8	44,9	16 742	28,7	29,8	293 741	54,1	50,5	-	-	-
1961	171 707	55,4	43,6	12 253	28,1	24,6	225 583	57,4	46,6	-34,1	-26,8	-23,3
1962	241 704	48,4	48,5	17 035	25,9	31,5	258 739	45,7	46,8	40,8	39,0	14,7
1963	229 500	39,0	47,1	19 084	23,7	29,3	268 244	40,1	48,6	- 5,0	12,0	3,4
1964	198 605	43,9	38,9	19 633	25,9	29,8	250 046	47,4	43,3	-13,5	2,9	- 6,8
1965	238 296	47,2	42,3	26 536	36,5	35,4	278 296	48,2	43,6	20,0	35,2	11,3
1966	302 184	45,4	42,7	31 007	43,2	38,8	342 976	46,5	43,6	26,9	16,8	23,2
1967	351 742	49,8	46,9	27 790	39,2	32,5	383 334	49,3	45,9	16,4	-10,4	11,8
1968	404 868	55,1	46,4	27 192	37,3	31,8	432 810	53,6	45,2	15,1	- 2,2	12,9
1969	491 119	53,4	45,9	34 978	35,6	33,5	526 097	52,1	44,8	12,1	28,6	21,6
1970	644 061	61,0	46,4	36 578	33,2	34,6	680 639	58,7	45,5	31,1	4,6	29,4
1971	628 301	58,8	42,5	32 873	31,2	29,1	661 174	56,3	41,5	- 2,4	-10,2	- 2,9
1972	677 748	56,4	41,0	34 849	30,1	29,6	712 597	54,1	40,3	7,8	6,0	7,8
1973	769 716	59,5	43,2	39 539	32,5	26,5	809 255	57,2	41,9	13,6	13,5	13,6

TABLEAU R6 : EVOLUTION DE LA REPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRES TOTAL ENTRE LES MARCHES  
INTERIEUR ET EXTERIEUR

Unité : Millions de francs

SOURCE : rapports d'activité

Années	Chiffre d'affaires total (hors taxes)	chiffre d'affaires à l'exportat.	(CH EXP/CH TOTAL) %	C.H. - C.E.E.		C.H.-RESTE DU MONDE	
				CEE EXP.TOTALE	%	R.M. EXP. TOTALE	%
1960	2 834	1 231 072	43,4	67 975	5,6	1 163 097	94,4
1961	2 575	1 935 065	36,3	67 060	7,2	868 005	92,8
1962	3 186	1 091 027	34,2	441 358	40,5	649 669	59,5
1963	3 789	1 086 948	28,7	522 156	48,0	564 792	52,0
1964	3 645	1 026 688	28,2	385 131	37,5	641 557	62,5
1965	3 788	1 124 632	29,7	457 273	40,7	667 359	59,3
1966	4 876	1 376 804	28,2	562 589	40,9	814 215	59,1
1967	5 113	1 615 565	31,6	650 751	40,3	964 814	59,7
1968	5 572	2 012 276	36,1	885 250	44,0	1 127 026	66,0
1969	7 341	2 941 491	40,1	1 303 315	44,3	1 683 176	55,7
1970	9 351	4 310 037	46,1	2 014 992	46,7	2 295 045	53,3
1971	10 236	4 290 929	41,9	2 141 464	49,9	2 149 465	50,1
1972	12 253	4 987 583	40,7	2 475 728	49,6	2 511 855	50,4
1973	13 902	5 705 922	41,0	3 553 780	62,3	2 152 142	37,7

TABLEAU R 7-

(I) DESTINATION DES EXPORTATIONS DE RENAULT (en %)

unité : unités véhicules

Années	C.E.E.	AELE	PAYS SOCIALISTES	AUTRES PAYS EUROPE	EUROPE	AMERIQUE	ZONE FRANC	RESTE DE L'AFRIQUE ASIE-OCEANIE	EXPORTATION (I) TOTALE
1969	39,2	13,9	5,0	17,4	75,5	12,6	7,6	3,4	526 097
1970	41,9	15,4	4,0	15,6	76,9	12,3	6,2	3,8	680 639
1971	41,2	14,9	4,2	17,5	77,8	13,9	3,9	3,7	661 174
1972	38,6	17,1	4,2	21,0	80,9	11,1	3,2	4,2	712 597
1973	46,6	- <sup>*</sup>	6,6	27,6	79,9	10,6		8,9	809 225

(I) exportation de tous véhicules (et comprises les collections et petites collections).

TABLEAU R 8

LES VEHICULES MONTÉS OU ASSEMBLÉS A L'ETRANGER

---

PAR RAPPORT A L'EXPORTATION TOTALE DE LA R.N.U.R.

---

ANNEES	VEHICULES MONTES OU FABRIQUES A L'ETRANGER	VEHICULES MONTES % <u>OU FABRIQUES A L'ETRANGER</u> EXPORTATION TOTALE
I960	116 936	39,8
I961	100 720	44,6
I962	99 870	38,6
I963	135 678	50,6
I964	139 077	55,6
I965	157 474	56,6
I966	203 307	59,3
I967	210 537	54,9
I968	248 511	57,4
I969	298 292	56,7
I970	336 607	49,5
I971	355 806	53,8
I972	401 130	56,3
I973	455 572	56,3

	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	%	1972	%	1973	%
<b>EUROPE</b>	57 450	86 361	66 110	78 500	99 663	87 283	96 210	139 778	150 331	177 879	217 688	248 014	262 452	73,8	304 751	75,9	362 087	79,5
ESPAGNE	6 100	9 900	18 060	21 000	29 603	33 591	47 300	71 175	69 250	71 393	84 677	98 574	110 105	31,0	135 142	33,7	172 774	37,9
BELGIQUE	33 000	51 361	27 200	36 200	35 000	42 572	46 100	64 573	75 621	95 515	110 440	116 196	115 547	32,5	122 575	30,5	114 328	25,1
TURQUIE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 519	-	7 529	-	14 795	-
IRLANDE	900	500	450	400	590	250	600	1 060	1 510	2 290	1 878	2 957	3 274	-	3 982	-	4 810	-
PORTUGAL	-	-	-	-	170	1 270	2 210	2 820	3 080	3 680	4 290	5 328	5 851	-	6 062	-	6 294	-
ITALIE	10 750	21 1100	20 400	20 900	34 300	9 600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ANGLETERRE	6 700	3 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROUMANIE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 401	12 842	16 520	20 202	5,7	28 247	7,0	47 303	10,4
YOUgoslavIE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 075	7 680	5 392	-	1 214	-	1 783	-
BULGARIE	-	-	-	-	-	-	-	150	870	1 600	2 486	759	567	-	-	-	-	-
<b>AMERIQUE LATINE</b>	1 940	25 445	28 900	13 900	25 310	40 388	45 444	45 619	38 325	41 992	46 631	51 498	62 110	17,5	69 541	17,3	68 741	15,1
ARGENTINE	-	7 810	21 350	7 550	8 460	20 857	23 400	21 744	17 696	21 132	20 686	21 059	25 412	7,1	28 336	7,1	33 532	7,4
MEXIQUE	100	3 600	7 550	6 350	5 150	6 600	4 150	7 550	8 400	9 380	12 557	14 678	15 225	4,3	16 988	4,2	15 822	3,5
COLOMBIE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	879	4 744	-	8 386	-	11 453	-
VENEZUELA	-	-	-	-	500	1 730	2 460	2 150	2 870	1 140	2 130	2 764	3 356	-	5 695	-	5 556	-
CHILI	-	-	-	-	-	250	300	-	-	550	970	1 737	1 255	-	2 325	-	1 650	-
TRINITE	-	-	-	-	-	-	-	-	150	90	280	346	150	-	515	-	478	-
URUGUAY	-	-	-	-	-	-	100	80	-	-	-	-	-	-	560	-	250	-
BRESIL	1 840	14 035	-	-	11 200	10 951	13 464	9 785	3 707	-	-	-	-	-	-	-	-	-
COSTA RICA	-	-	-	-	-	-	320	140	60	50	50	-	-	-	-	-	-	-
PEROU	-	-	-	-	-	-	-	150	200	200	200	-	-	-	-	-	-	-
CANADA	-	-	-	-	-	-	1 250	4 100	5 162	9 520	9 718	10 040	11 968	3,7	6 738	1,7	-	-
<b>AFRIQUE</b>	3 600	3 660	4 700	5 100	8 330	9 810	13 590	15 610	17 840	22 010	27 091	30 500	20 960	5,9	16 059	4,0	15 411	3,4
ALGERIE	-	110	2 700	2 000	3 810	3 980	7 040	8 000	7 720	8 550	11 353	10 687	591	-	422	-	353	-
TUNISIE	-	-	-	-	-	-	200	650	260	750	500	450	283	-	422	-	353	-
MAROC	-	-	-	-	-	-	-	750	3 830	5 660	8 471	10 144	9 302	-	8 694	-	9 173	-
COTE D'IVOIRE	-	-	1 100	1 170	1 170	1 890	1 790	1 860	1 330	1 850	2 340	3 833	3 833	-	3 696	-	3 254	-
AFRIQUE DU SUD	3 600	3 550	2 000	1 510	2 450	3 350	2 350	3 510	3 900	4 390	3 749	5 524	5 997	-	2 589	-	1 898	-
MADAGASCAR	-	-	490	900	890	2 210	840	800	830	678	710	954	658	-	658	-	650	-
ANGOLA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	83	-
<b>ASIE ET OCEANIE</b>	680	1 470	1 010	2 370	2 210	980	1 690	1 910	4 090	6 630	6 862	5 825	7 267	2,0	7 803	1,9	6 093	1,3
AUSTRALIE	550	1 300	750	1 800	1 260	650	860	1 330	3 500	5 210	5 178	4 439	5 964	-	6 026	-	5 317	-
NOUVELLE-ZELANDE	-	10	260	350	350	500	500	300	100	330	464	464	406	-	492	-	232	-
PHILIPPINES	130	160	220	600	330	330	280	540	660	963	510	402	707	-	707	-	232	-
INDONESIE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	290	387	242	244	-	236	-	999	-
SINGAPOUR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	370	504	175	251	-	342	-	63	-
MALAISIE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>DIVERS</b>	-	-	-	-	165	616	540	390	51	-	-	8 040	3 017	0,8	2 972	0,7	5 240	0,7
<b>TOTAL</b>	63 670	116 936	100 720	99 870	135 678	139 077	157 474	203 307	210 637	248 511	298 292	336 607	355 806	100,0	401 130	100,0	455 572	100,0

unité : nombre de véhicules

TABLEAU R 9 - MONTAGE ET FABRICATION DE VEHICULES RENAULT A L'ETRANGER DEPUIS 1959

Source : rapport d'activité

TABLEAU R 10

PAYS NOM DE LA FILIALE DATE D'IMPLANTATION	EVOLUTION HISTORIQUE organisation juridique liaison avec Renault investissements réalisés	ACTIVITE ET ORGANISATION DE LA PRODUCTION	OUTPUTS ET RESULTATS COMMERCIAUX	OBSERVATIONS GENERALES
ESPAGNE "FASA Renault"	filiale Renault. Renault détient 50 % du capital de la société. La "Banca Iberica" détient 25 % et le restant est contrôlé par des actionnaires espagnols privés	<p><u>Usines</u> : 2 (317000 m2 couvert au total)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une à Séville qui fabrique des boîtes de vitesses (capacité 1350 par jour). L'autre, mise en route en 1972 est à Valladolid. Les installations de Valladolid comprennent en fait 3 usines : une d'assemblage et 2 autres de fabrication d'éléments de carrosserie et de pièces de moteurs.</li> <li>- emploi : 10200 personnes (en 71)</li> <li>- capacités : de montage : 900 véhic./jour boîtes vites. 1350/jour moteurs : 1500 blocs/jour Taux d'intégration : ≈ 90 %</li> </ul>	<p>Prod. totale : en 1972 : 138 748 en 1973 : 181 674 c. aff. (HT)* 1972 : 16 250 1973 : 21 054 Taux pénétration : 1972 : 24,9 % 1973 : 25 % Emploi : 1972 -12503 1973 : 15 463 <u>Modèles fabriqués</u> : R4, R4S, R6, R8, R8T, RI2, RI2 F, RI2S, Alpine Allo, fourgonnettes 4</p> <p>* en millions de pesetas.</p>	Taux d'intégration élevé (plus de 90% pour certaines marques). Croissance accélérée du marché depuis 1965. Réexportation significative (17 % en 1971,
PORTUGAL "Industrias Lusitanas Renault-ILR"	filiale Renault	<p><u>activité</u> : assemblage <u>usines</u> : 1'usine d'assemblage à Guarda <u>Modèles</u> : R4, R6, R8S, RI2 break RI6 et des fourgonnettes R4 (le modèle 4L est le plus important)</p>	<p>Prod. totale en 1972 : Ventes en 1973 : 6500 Taux de pénétration : en 1972 : 6,7 % en 1973 : 7,5 %</p>	
ARGENTINE "IKA RENAULT" 1967	C'est une filiale Renault à 41 %. L'entreprise était connue, jusqu'en 1967, sous le nom de Ind Kaiser Argentine (américaine). En 1967, Renault achète une partie importante des actions du groupe Kaiser. Les autres participations : American Motor (6 %) Actionnaires argentins publics ou privés (53 %)	<p><u>Activités</u> : Production partielle</p> <p><u>Usines</u> : une usine à Sta Isabel (province de Cordoba), superficie couverte 275 000 m2 <u>Modèles</u> : Renault (R4, R6, RI2 et des fourgonnettes R 4) et ensuite des modèles Rambler, Willys et le Torino</p>	<p>Prod. totale en 1972 : 41 057 en 1973 : 49 651 dont modèles RENAULT en 1972 : 28 336, en 1973 : 37 637 Export : en 1972 : 3 314, en 1973 : 5 533</p>	
MEXIQUE "DINA" 1960	C'est une entreprise de propriété publique (l'Etat Mexicain détient 92 % du capital). En 1960, c'est la signature d'un accord avec DINA pour commencer le montage de la Dauphine dans le but d'utiliser un pourcentage élevé de pièces de fabrication locale. 1962 : lancement de la R4 sur le marché. 1963 : premier bloc moteur fabriqué. 1973 : signature d'accords pour la formation d'une association Renault-Dina 1974 : démarrage de la construction d'une nouvelle usine à Ciudad Sahagun. Cette usine c'est le résultat de l'application d'un programme d'investissements de 260 millions de pesos.	<p><u>Activités</u> : fabrication partielle de voitures et camions (Dina) <u>capacité de prod.</u> Avec la nouvelle usine en construction, la capacité sera portée à 40 000 unités annuelles. <u>Modèles</u> : R4, R8, RIO, RI2 <u>taux d'intégration</u> : 70 %</p>	<p><u>Ventes</u> en 1972 : 14800 en 1973 : 16300 1974 : 19 500* <u>Emploi</u> : en 1973 : 500 Exp. CKD, en 1973 : 18 652</p>	

<p><u>COLOMBIE</u> SOFASA (Sociedad de fabricación de automotores S.A.) 1969</p>	<p>La régie a conclu en 1969 avec l'Etat Colombien (Institut de Fomento Industrial) un accord portant création de deux usines : l'une d'assemblage de V.P. (50,5 % de participation colombienne) et l'autre de fabrication de moteurs (70 % de participation colombienne)</p>	<p><u>Activités</u> : construction partielle de moteurs. <u>Usines</u> : 2 usines, une d'assemblage et l'autre de moteurs. <u>Capacité de prod.</u></p>	<p>Exp. CKD, en 1972 : 8 511 en 1973 : 13 717 Prod. totale : en 73 II 453</p>	<p>L'usine de moteurs (SOCOFAM) a signé en 1970 un accord de complémentarité avec CORMECANICA (Sté Chilienne) pour livrer 5 000 moteurs par an contre 15 000 boîtes de vitesses</p>
		<p>chaîne montage 30 000 voit/an (en deux équipes) <u>Modèles</u> : R4, R6, RI2 (celles-ci à partir de 1973)</p>	<p>Obs. Tasa Renault Espagne se trouve associée au développement des activités en Colombie (fournit des pièces et des éléments fabriqués à Valladolid)</p>	
<p><u>CHILI</u> "Franco-Chilena"</p>	<p>filiale commune Peugeot-Renault ; Peugeot est majoritaire (voir tableau Peugeot)</p>	<p><u>Activité</u> : assemblage <u>Usines</u> : une usine commune à Los Andes <u>Modèles</u> : R4</p>		<p>Situation indéfinie après changement de gouvernement</p>
<p><u>VENEZUELA</u></p>	<p>Exploitation conjointe d'une usine d'assemblage avec American Motors</p>	<p><u>Activité</u> : assemblage <u>Modèles</u> : R8, RI2, RI6</p>		
<p><u>AFRIQUE DU SUD</u> Contrat d'assemblage</p>	<p>Renault fait assembler ses véhicules par l'intermédiaire de la Sté "Rosslyn Motor (Sté qui assemble aussi des Datson, Alfa et Nissan)</p>	<p><u>Activités</u> : assemblage <u>Usines</u> : Prétoria</p>	<p>Exp. SKD en 1972 : 5852 en 1973 : 3603</p>	
<p><u>MAROC</u> Contrat d'assemblage avec SOMACA (filiale FIAT)</p>	<p>Contrat d'assemblage en sous-traitance avec la SOMACA : c'est-à-dire que les activités d'exportation et de commercialisation sont réalisées directement par Renault</p>		<p>Exp. CKD en 1972 : 9 418 en 1973 : 9 221 <u>taux pénétration</u> : 40 %</p>	
<p><u>COTE D'IVOIRE</u> "SAFAR- Sté Africaine de Fabrication Avt Renault"</p>	<p>filiale à 100 % de la Régie</p>	<p><u>Activités</u> : assemblage de C K D <u>Usines</u> à Abidjan (12850m2) <u>Capacité</u> : 7500 véhic./an <u>Modèles</u> : R4, RI2, RI6</p>	<p>Exp. CKD en 1972 : 4 128 en 1973 : 4239 Taux pénétration : 39,4</p>	<p>La SAFAR est l'une des rares usines en Afrique Noire qui exécute l'assemblage à partir des éléments C.K.D.</p>
<p><u>ALGERIE</u></p>	<p>Activité d'assemblage qui a cessé en 1971</p>			
<p><u>ZAIRE</u></p>	<p>Filiale commune de Renault-Peugeot en association avec l'Etat local (qui détient 2/3 du capital)</p>	<p><u>Activités</u> : assemblage <u>Usines</u> : 1 usine à Kinshasa <u>capacité</u> : 6000 véh.an ou 12000 en deux équipes <u>modèles</u> : R4 (et en plus Peugeot 304, 404, 504 et des utilitaires SAVIEM)</p>		
<p><u>LIBYE</u> "Renault Libya"</p>			<p>exp. 1972 : 1300 1973 : 1786</p>	
<p><u>TURQUIE</u> "Oyak Renault" 1963</p>	<p>Accord signé entre la Régie et la Société Turque OYAK. L'Etat détient par la voie de l'OYAK 53 % du capital et la Régie le reste.</p>	<p><u>Activités</u> : assemblage (CKD) <u>Usines</u> : à Bursa (montagne-sellerie-120 000 m2 peinture et fabrication mécanique) <u>Modèles</u> : 512 <u>Capacité</u> : 20 000 véhic/an</p>	<p>Exp. (CKD) 1972 : 8 102 1973 : 17 856 Taux pénétration : 31 % Emploi : 2 000</p>	<p>Intégration locale élevée. Fabrication de moteurs et boîtes de vitesses.</p>

AUSTRALIE  
"Renault Australia"  
1966

Renault-Australie a  
effectué en 1966  
l'acquisition d'une  
usine à West Heidelberg  
(Victoria)

Activités : assemblage  
Usines : une d'assemblage et  
de peinture  
Modèles : R8, RIO, RI2, RI6  
RI6TS, RI5 et RI7  
taux intégration : 45,5 %  
Renault Australie assure aussi  
l'assemblage de voitures  
Peugeot 504

YOUGOSLAVIE

Construction sous  
Licence  
Coopération indus-  
trielle et commer-  
ciale avec la firme  
IMV depuis 1972

Activités : const. sous licence

ROUMANIE

Activité : Const. sous licence  
Modèles : DACIA I300 (RI2)

1973  
Imp. Collections : 50300  
Construction : 47 303  
Exportation : 22 000  
dont COMECON 11000  
autres pays 11000

dans le cadre de  
l'accord de coopéra-  
tion existant avec  
Renault, la RNUR a  
importé de Roumanie  
35 000 boîtes à vites-  
ses et 23 000 jeux  
de train A.V.

U.R.S.S.

La participation de  
Renault dans les plans  
automobiles soviétiques  
concernent seulement  
l'assistance technique  
et l'ingénierie. Depuis  
1971, et jusqu'à la fin  
1973, les montants des  
contrats signés s'élevaient  
à 755 millions de francs.

Activités : coopération industrielle  
Modernisation de l'usine Moskvitch  
(avant 1970)  
participation à l'édification de  
l'usine géante de camions de la Kama  
En 1973, 353 000 heures d'études ont  
été consacrées aux projets soviétiques.

BELGIQUE  
RENAULT INDUSTRIE  
BELGIQUE

filiale industrielle  
de Renault à 99,9 %

usines : 2  
Harem : assemblage  
Tournai : pièces de rechange  
de R8 et RIO et cablage élec-  
trique.

1973  
Prod.totale 114 228  
R4 57 551  
R5 21 281  
R6 25 855  
R4 fourg. 9 641  
C.A.(millions de F.B.) 2002  
emploi : 3 300

## TABLEAU R. II

PAYS NOM DE LA FILIALE DATE D'IMPLANTATION	INFORMATIONS SUR LE RESEAU 1) Le Siège (Caractéristiques, localisation) 1i) No de points de ventes et services d'après ventes 1ii) Organisation du réseau, investissements réalisés	TAUX DE PENETRATION ET RESULTATS COMMERCIAUX ET FINANCIERS 1) Ventes en nombre et en valeur 1i) CA et Bénéfice Net (depuis) 1ii) Taux de Pénétration (1972)				OBSERVATIONS																									
ALLEMAGNE "DEUTSCHE RENAULT AG"		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1972</th> <th>1973</th> <th>1974</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ventes (Exp)</td> <td>143 944</td> <td>138 746</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C.A. (H.T.)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>T.P. (% SUR IMMATRIC)</td> <td>7%</td> <td>7,15%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ventes</td> <td>152 270</td> <td>142 085</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		1972	1973	1974	Ventes (Exp)	143 944	138 746		C.A. (H.T.)				Bénéfice Net				T.P. (% SUR IMMATRIC)	7%	7,15%		Ventes	152 270	142 085		Renault c'est le premier importeur automobile en Allemagne. Marché en baisse entre 1972 et 1973 (-5,1%)				
	1972	1973	1974																												
Ventes (Exp)	143 944	138 746																													
C.A. (H.T.)																															
Bénéfice Net																															
T.P. (% SUR IMMATRIC)	7%	7,15%																													
Ventes	152 270	142 085																													
GRANDE-BRETAGNE "RENAULT LTD"	La construction d'une nouvelle succursale a été entreprise à Gilmerton près d'Edimbourg (1973)	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1972</th> <th>1973</th> <th>1974</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(V.P.)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Importations</td> <td>60 420</td> <td>72 254</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ventes</td> <td>62 639</td> <td>67 071</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C.A. (H.T.)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Taux Pénétr.</td> <td>3,7%</td> <td>4%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		1972	1973	1974	(V.P.)				Importations	60 420	72 254		Ventes	62 639	67 071		C.A. (H.T.)				Bénéfice Net				Taux Pénétr.	3,7%	4%		Marché à faible croissance entre 1971 et 1972 (1,5%); La Renault 12 et 16 ont été les plus vendues.
	1972	1973	1974																												
(V.P.)																															
Importations	60 420	72 254																													
Ventes	62 639	67 071																													
C.A. (H.T.)																															
Bénéfice Net																															
Taux Pénétr.	3,7%	4%																													
BELGIQUE "RENAULT BELGIQUE LUXEMBOURG"		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1972</th> <th>1973</th> <th>1974</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Importations</td> <td>70 612</td> <td>63 900</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ventes</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C.A. (H.T.)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Taux de Pénétr. (en Belgique)</td> <td></td> <td>9,7%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		1972	1973	1974	Importations	70 612	63 900		Ventes				C.A. (H.T.)				Bénéfice Net				Taux de Pénétr. (en Belgique)		9,7%						
	1972	1973	1974																												
Importations	70 612	63 900																													
Ventes																															
C.A. (H.T.)																															
Bénéfice Net																															
Taux de Pénétr. (en Belgique)		9,7%																													
PAYS-BAS "RENAULT NEDERLAND"		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1972</th> <th>1973</th> <th>1974</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Importations</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ventes</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C.A. (H.T.)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Taux de Pénétr.</td> <td>7,9%</td> <td>7,7%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		1972	1973	1974	Importations				Ventes				C.A. (H.T.)				Bénéfice Net				Taux de Pénétr.	7,9%	7,7%						
	1972	1973	1974																												
Importations																															
Ventes																															
C.A. (H.T.)																															
Bénéfice Net																															
Taux de Pénétr.	7,9%	7,7%																													
ITALIE "RENAULT ITALIA"	Démarrage des travaux de construction d'un magasin central de pièces de rechange de 5 200 m2 couverts à Milan et implantation d'une succursale à Naples (6 300 m2 couverts)	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1972</th> <th>1973</th> <th>1974</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Importations</td> <td>49 471</td> <td>73 741</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ventes</td> <td>46 297</td> <td>66 708</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C.A. (H.T.)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Taux de Pénétr.</td> <td>3,15%</td> <td>4,6%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		1972	1973	1974	Importations	49 471	73 741		Ventes	46 297	66 708		C.A. (H.T.)				Bénéfice Net				Taux de Pénétr.	3,15%	4,6%		Renault est le premier importateur en Italie. Entre 1972 et 1973 dans le cadre d'un marché en légère régression (-1,4%) elle a fait un progrès considérable (+44,1% en nombre de voitures vendues). Le succès de la R 5 a été un des facteurs explicatifs de cette évolution.				
	1972	1973	1974																												
Importations	49 471	73 741																													
Ventes	46 297	66 708																													
C.A. (H.T.)																															
Bénéfice Net																															
Taux de Pénétr.	3,15%	4,6%																													
SUISSE "Renault SUISSE"	Amplification du Réseau : Aménagement du Centre Livreur d'Oensingen (49 500m2) et la construction de la nouvelle succursale de Zurich Opfiken qui ont été inaugurés en 1974	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1972</th> <th>1973</th> <th>1974</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Importations</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ventes</td> <td></td> <td>17 490</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C.A. (H.T.)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Taux de Pénétr.</td> <td>7,1%</td> <td>7,3%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		1972	1973	1974	Importations				Ventes		17 490		C.A. (H.T.)				Bénéfice Net				Taux de Pénétr.	7,1%	7,3%						
	1972	1973	1974																												
Importations																															
Ventes		17 490																													
C.A. (H.T.)																															
Bénéfice Net																															
Taux de Pénétr.	7,1%	7,3%																													
AUTRICHE SCHRACK		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1972</th> <th>1973</th> <th>1974</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Importations</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ventes</td> <td></td> <td>11 653</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C.A. (H.T.)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Taux de Pénétr. Immatric.</td> <td>5,8%</td> <td>6,3%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		1972	1973	1974	Importations				Ventes		11 653		C.A. (H.T.)				Bénéfice Net				Taux de Pénétr. Immatric.	5,8%	6,3%						
	1972	1973	1974																												
Importations																															
Ventes		11 653																													
C.A. (H.T.)																															
Bénéfice Net																															
Taux de Pénétr. Immatric.	5,8%	6,3%																													
SUEDE "SVENSKA RENAULT"		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1972</th> <th>1973</th> <th>1974</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Importations</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ventes</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C.A. (H.T.)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Taux de Pénétr.</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		1972	1973	1974	Importations				Ventes				C.A. (H.T.)				Bénéfice Net				Taux de Pénétr.				Baisse des Ventes (-13,2%) occasionnée par des difficultés de livraisons.				
	1972	1973	1974																												
Importations																															
Ventes																															
C.A. (H.T.)																															
Bénéfice Net																															
Taux de Pénétr.																															
NORVEGE "RENAULT NORGE"																															
ETATS-UNIS "RENAULT INC"		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1972</th> <th>1973</th> <th>1974</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Importations</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ventes</td> <td>12 204</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C.A. (H.T.)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Taux de Pénétr.</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		1972	1973	1974	Importations				Ventes	12 204			C.A. (H.T.)				Bénéfice Net				Taux de Pénétr.				Glissement du marché dès 1973 vers les petites voitures.				
	1972	1973	1974																												
Importations																															
Ventes	12 204																														
C.A. (H.T.)																															
Bénéfice Net																															
Taux de Pénétr.																															

TABLEAU R 12

PRODUCTION ET EXPORTATION PAR MODELES : 1973

	PRODUCTION VP	EXPORTATION VP	$\left[ \frac{\text{EXP}}{\text{PROD}} \right] \%$
R 4	219 235	140 230	64,0
R 5	249 135	146 991	59,0
R 6	162 966	98 094	60,2
R 8-10	35 014	32 386	92,5
R 12	382 915	244 326	63,8
R 15/17	70 205	32 182	45,8
R 16	173 521	75 507	43,5
TOTAL 1973	1 292 991	769 716	59,5

CHAPITRE VICHRYSLER ET LE MARCHÉ EXTERIEUR

6.I. Gardant le 4ème rang parmi les constructeurs français (4ème rang dans la production et sur le marché intérieur) C.F. se place derrière Renault comme le deuxième exportateur automobile français. Il présente d'autre part le taux d'exportation le plus élevé par rapport aux autres constructeurs français. Ce fait n'est pas étranger, semble-t-il, à l'appartenance de ce constructeur au groupe CHRYSLER CORPORATION qui a entraîné des modifications sensibles dans plusieurs domaines de la politique de l'entreprise.

La dépendance à très grande latitude (I) que caractérise les rapports de la filiale française avec CHRYSLER CORPORATION trouve dans la politique vis à vis des marchés extérieurs - comme d'ailleurs dans plusieurs autres domaines une expression concrète. On verra que le rôle joué par la filiale française à l'intérieur du groupe explique en grande mesure l'évolution et les modifications opérées en matière de politique d'exportation. Stricto sensu, on ne devrait même pas parler d'une politique d'exportation de C.F. mais plutôt de la place occupée par C.F. dans l'application de la stratégie commerciale du groupe CHRYSLER en Europe.

C.F. est la plus importante parmi les trois filiales que constituent un des deux bras du groupe CHRYSLER dans le monde, c'est à dire de CHRYSLER EUROPE. Cette superstructure de CHRYSLER CORPORATION (qui a son siège à Londres) coordonne la politique commerciale du groupe en Europe. Dans la répartition des tâches entre les trois filiales, on voit que CHRYSLER FRANCE accompli un rôle central dans l'implantation du groupe en Europe et spécialement en ce qui concerne la commercialisation du produit.

Alors que les autres deux filiales de CHRYSLER CORPORATION en Europe (CHRYSLER Espagne - Barreiros et CHRYSLER UNITED KINGDOM - Rootes) sont dans le fondamental orienté vers les respectifs marchés intérieurs CHRYSLER FRANCE a développé un important réseau commercial en Europe (voir tableau CF 5 Le réseau commercial et d'après vente en Europe) et a mené depuis plusieurs années une politique commerciale d'exportation vers les pays européens assez agressive.

---

(I) Expression utilisée par un dirigeant de CF au cours d'une entrevue pour caractériser les rapports entre la filiale et CHRYSLER CORPORATION.

D'autre part le réseau commercial de C.F. distribue dans certains pays non seulement les modèles français mais encore les modèles de la filiale anglaise comme c'est le cas du véhicule Rootes en Allemagne ou même des modèles américains (du modèle Plymouth).

On peut dire ainsi que dans la stratégie commerciale au niveau mondial de CHRYSLER CORPORATION et spécifiquement de CHRYSLER EUROPE la filiale française joue effectivement le rôle de chef de file sur les marchés européens et spécialise ses activités presque exclusivement sur ces marchés. Cela a conduit, dans certains cas, comme on verra ensuite, à arrêter des activités sur certains marchés extra-européens où SIMCA était antérieurement implanté en fonction de la répartition et de segmentation des différents marchés parmi les différentes filiales du groupe. Elle est ainsi l'outil commercial par excellence du groupe CHRYSLER en Europe, responsable principal de la prospection des marchés et de la diffusion des produits du groupe. Elle accumule d'autre part une expérience et consolide des positions qui sont déjà utiles, et le seront de plus en plus, pour l'ensemble du groupe et plus particulièrement pour les filiales européennes.

Cette politique s'est traduite aux termes des débouchés extérieurs comme on peut le constater dans le tableau CF 2 par une prépondérance des exportations vers la C.E.E. CHRYSLER FRANCE est le constructeur français qui exporte plus en termes relatifs vers le Marché Commun avec un taux de plus de 60% du total des véhicules exportés.

## 6.2. La pénétration de C.F. dans le marché américain

On aurait pu penser que le fait pour SIMCA de devenir une filiale CHRYSLER favorise la pénétration des produits de la firme sur le marché américain. Elle aurait pu en effet bénéficier de l'opportunité de profiter du réseau de distribution de l'entreprise mère. CHRYSLER a même créé une "SIMCA DIVISION" aux Etats Unis pendant l'année 1964 (l'acquisition d'une participation majoritaire de CHRYSLER CORPORATION dans le capital de SIMCA date de février 1963 moment où CHRYSLER passe à contrôler 64% du capital), grâce à quoi CHRYSLER FRANCE disposait de 700 points de ventes sur le marché américain. Malgré cela les

résultats obtenus ne sont pas meilleurs que ceux des autres constructeurs français sur le marché américain : On constate plutôt la même tendance que chez les autres : après la fin "du boom américain" une nette régression jusqu'à l'heure actuelle. Dans le cas de SIMCA le comportement des exportations a quand même été un peu différent pendant un certain temps. Entre 1963 (6786 véhicules exportés) et 1965 (14 046) l'on constate une croissance des exportations et ce n'est qu'ensuite que reprend la tendance à la baisse. Cette croissance limitée s'explique évidemment pour l'apport du réseau CHRYSLER à la commercialisation du produit.

Comment pourrait on interpréter cette évolution ? On peut penser qu'il a existé effectivement de la part de CHRYSLER CORPORATION une volonté de faire pénétrer des produits SIMCA dans le marché américain, une fois qu'elle a créé la SIMCA DIVISION. Qu'elles ont été alors les raisons de l'échec ? il y a, vraisemblablement deux raisons, qui pourraient expliquer cette évolution :

- D'une part la commercialisation des modèles SIMCA sur le marché américain correspondait à des objectifs précis et limités. Il faut voir d'abord que les modèles SIMCA n'étaient pas des concurrents des modèles CHRYSLER et qu'il existait et existe toujours aux Etats Unis une tranche du marché (associée à la multimotorisation des ménages américains) qui est en grande partie approvisionnée par les constructeurs européens et japonais avec des petites ou moyennes voitures. Compte tenu de cette situation on peut penser que pour CHRYSLER , il y avait une tentative de disputer une partie de cette clientèle avec des modèles d'une filiale étrangère plutôt que de rester en dehors de ce marché ou bien encore d'essayer de le pénétrer avec ses propres modèles, ce qui serait tout à fait problématique et difficile.

- L'évolution du marché américain, d'autre part, avec l'aiguïsement de la concurrence et l'évolution des réglementations américaines en matière de sécurité, pollution, équipements spéciaux aurait conduit presque à la nécessité de faire un véhicule spécial pour ce marché. Cela serait évidemment une aberration pour la stratégie du groupe. Dans ce cas là, le modèle serait plutôt de fabrication américaine. Compte tenu de cette situation et du fait que l'effort principal de la filiale européenne devait par définition se concentrer sur les marchés européens. CHRYSLER a pris la décision de stopper les

exportations de C.F. vers les Etats Unis et d'utiliser des modèles de sa propre gamme ou bien de sa filiale japonnaise (Mitsubishi) pour être compétitif dans le marché des petites et moyennes voitures.

### 6.3. La pénétration de C.F. dans les marchés non européens

L'implantation commerciale de C.F. sur les marchés non européens est tout à fait marginale, presque inexistante. La présence des modèles C.F. dans certains de ces marchés se doit plutôt aux contrats d'assemblage qui sont encore en cours d'exécution. Au contraire des autres constructeurs français C.F. n'a aucune filiale commerciale en dehors de l'Europe (à ce propos voir le tableau C.F. 5 - Le Réseau Commercial et d'après cente en Europe).

#### 6.4. Chrysler France et l'internationalisation de la production.

Le contrôle de Simca par Chrysler Corporation a donné lieu à des modifications assez importantes dans la politique d'implantation industrielle à l'étranger. Jusqu'à 1963-64 SIMCA assemblait ou construisait partiellement des voitures dans une douzaine de pays dans le monde soit par la voie des filiales (Brésil Afrique du Sud, Australie etc ...) soit par la voie de contrats d'assemblage avec les entreprises locales.

#### PAYS DANS LESQUELS SIMCA AVAIT DES ACTIVITES INDUSTRIELLES JUSQU'A 1964-65

EUROPE : Portugal, Irlande

AMERIQUE LATINE : Brésil, Vénézuéla, Chili, Uruguay

ASIE ET OCEANIE : Australie, Nouvelle Zélande

AFRIQUE : Afrique du Sud, Maroc, Angola

Aujourd'hui comme on peut constater par la lecture du tableau C.F. 4 malgré que certains modèles SIMCA soient encore assemblés en 6 pays CHRYSLER FRANCE n'a plus aucune filiale industrielle. Les activités d'assemblage dans les 6 pays sont réalisées, soit par d'autre filiale de CHRYSLER CORPORATION comme dans le cas de l'Espagne, soit par d'autres firmes par la voie des contrats d'assemblage (le tableau CF 4 donne plus de détails à ce propos).

Les anciennes filiales industrielles de SIMCA comme celles du Brésil, d'Afrique du Sud, ou d'Australie ont été absorbées directement par CHRYSLER et sont devenues des cellules de CHRYSLER INTERNATIONAL. Les modèles SIMCA ont été remplacés par des modèles Chrysler U.S.A. En résumé ces filiales sont rentrées dans la stratégie globale du groupe CHRYSLER CORPORATION et n'ont plus aucune liaison avec CHRYSLER FRANCE. Comme on peut constater dans le graphique CF I l'exportation des véhicules incomplets (CKD) représente une proportion faible par rapport aux exportations totales et beaucoup inférieur en tout cas à celle des autres constructeurs français (rappelons que Renault exporte 56% de véhicules incomplets).

Etant donné que CHRYSLER FRANCE est elle même une unité de production internationalisée du groupe CHRYSLER CORPORATION qui a lui même une implantation industrielle en plusieurs continents c'est fort peu probable que la production

de C.F. puisse s'internationaliser. On a constaté plutôt la tendance inverse malgré la continuité des quelques contrats d'assemblage de certains modèles SIMCA hors de FRANCE.

Ceci dit il paraît qu'en définitif CHRYSLER FRANCE va continuer à concentrer l'essentiel de ses efforts commerciaux sur le marché intérieur français et sur l'ensemble des marchés européens et particulièrement sur la C.E.E. Par rapport au plan industriel, il faut s'attendre comme à expliqué un dirigeant de CHRYSLER FRANCE à une intégration plus poussée du groupe au niveau européen. Ainsi par rapport à CHRYSLER EUROPE existe la stratégie d'intégrer et d'harmoniser les activités des trois filiales dans le sens de la formation d'un groupe industriel. Ce qui conduirait dans la pratique à une planification et à une direction commune des trois filiales qui deviendraient plutôt des "outils de production". Cela pourrait avoir des conséquences importantes d'une part au niveau de la conception du produit et d'autre part au niveau de la spécialisation et division internationale du travail à l'intérieur même de CHRYSLER EUROPE.

Au niveau de la conception du produit on pourrait s'attendre à une tendance de la "banalisation" des produits au niveau des trois filiales, c'est à dire une tendance à fabriquer des modèles communs ou au moins très proches tout en gardant chaque unité nationale des modèles et des productions spécifiques. D'autre part étant donné la relative proximité géographique entre les trois filiales et le désir manifeste de mener une politique "d'harmonisation industrielle" n'exclut pas la possibilité d'une spécialisation productive. Il s'agirait de développer des grandes unités de production spécialisée (usines de moteurs, usines de boîte de vitesse etc...) réparties parmi les trois pays selon des critères de rentabilité des investissements assez divers comme l'existence des fournisseurs, le prix de la main d'oeuvre, la politique fiscale etc...

MILLIERS DE VEHICULES

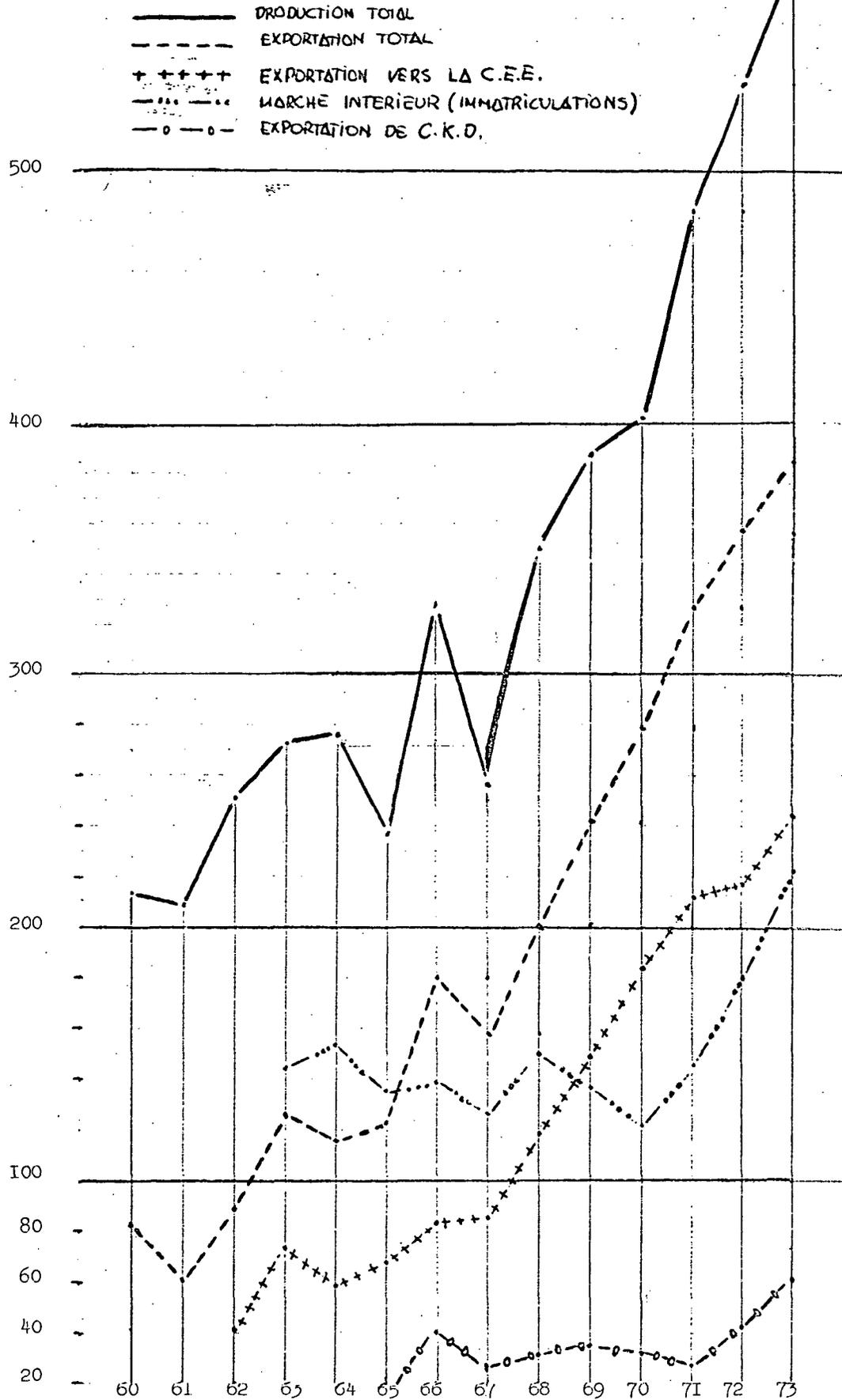


TABLEAU C.F. 1

CHRYSLER FRANCE : LA PRODUCTION ET L'EXPORTATION

Années	(PROD) VP & C		(EXP) VP & C		
		% CF/PROD.NAT.		% EXP. TOTAL	% EXP.PROD. PROP.
1960	214 539		81 047	15,4	37,8
1961	208 055		58 872	13,6	28,3
1962	251 301		87 718	17,6	34,9
1963	273 587		126 120	25,9	46,1
1964	276 606		116 480	22,8	42,1
1965	237 486		123 328	21,9	51,9
1966	327 433		180 296	25,5	55,1
1967	275 881		159 269	21,3	57,7
1968	350 083		200 774	23,0	57,3
1969	388 276		242 703	22,7	62,5
1970	402 870		279 536	20,1	69,4
1971	484 267		327 047	22,1	67,5
1972	534 488		358 200	21,7	67,0
1973	588 119		370 609	20,8	63,0

Obs. C.F. ne produit que très marginalement et très irrégulièrement des véhicules utilitaires.

TABLEAU CF 2 : DESTINATION DES EXPORTATIONS DE CHRYSLER-FRANCE DEPUIS 1962

Années	C.E.E.								AUTRES MARCHES IMPORTANTS					
	C E E(ancienne)							CEE élargie	% exp. CEE Exp.total	Taux de annuel exp.CEE	Etats-Unis	Suisse	Autriche	Norvège
	Allemagne	Italie	Union Belg-Lux.	Pays- Bas	total C.E.E.	Gde- Bretagne	Danemark							
1962	10 520	16 187	9 157	7 057	42 921				48,1					
1963	14 521	37 142	12 830	9 856	74 349				58,9		6 786			
1964	14 419	19 033	14 606	11 366	59 524				51,0		12 512			
1965	19 065	18 830	15 475	16 889	68 889				55,9		14 046			
1966	29 233	22 924	17 577	15 577	84 811				47,0					
1967	28 243	26 313	15 972	16 421	86 949				54,6					
1968	45 183	33 075	19 500	21 992	119 750				57,6					
1969	54 081	45 056	22 663	27 692	149 492	3 916	3 351		61,6		8 241	9 929		
1970	75 486	55 313		54 096	184 895	9 513	3 661		66,1		5 943	9 625		
1971	91 174	62 004		59 039	212 217	34 347	3 914		64,9			12 602	6 794	
1972	86 918	67 540	25 900	37 388	217 746	42 710	3 620		60,8		11 514		9 283	
1973	84 851	73 722	35 112	51 259	244 944	47 370			63,6					4 249

Source : Rapports annuels d'activités.

Obs. Comme la ventilation des exportation par  
pays présentée dans les rapports d'activité.

TABLEAU C.F. 3 : L'EXPORTATION DES COLLECTIONS (C.K.D.)

ANNEES	PRODUCTION (I) de VEHICULES C.R.D.	% C.K.D. PAR RAPPORT A L'EXPORTATION	
I960	-		<p>(I) Les rapports d'activités ne fournissent pas d'information antérieure à 1965 à propos de la production et exportation de véhicules C.K.D. ou des petites collections. Mais il nous semble que ces activités devaient être plus importantes que pendant les années ultérieures en raison de la liaison de SIMCA avec les filiales du Brésil, de l'Afrique du Sud et de l'Australie.</p>
I96I	-		
I962	-		
I963	-		
I964	-		
I965	2 304	1,9	
I966	40 792	22,6	
I967	27 312	17,2	
I968	32 832	15,8	
I969	36 876	15,2	
I970	32 874	11,8	
I97I	28 056	8,6	
I972	43 116	12,0	
I973	62 620	16,3	

TAINFAU CF 4 ASSEMBLAGE DE VEHICULES CHRYSLER FRANCE  
DANS LE MONDE

Sources :  
- Rapports d'activité  
- Répertoire mondial des usines  
d'assemblage - CSCA -

PAYS ET NOM DE LA FILIALE OU ASSOCIE	DATE D'IMPLANTATION ET HISTORIQUE	PRODUCTION (VOLUME ET CA)	USINES (localisation et dimension) Emploi	Régime Juridique Propriété, Capital etc...	Observations Générales et sur la Politique Locale.																																			
<u>ESPAGNE</u> CHRYSLER ESPAGNE	Originellement c'était un constructeur de poids lourds connu jusqu'à 1970 comme BARSEIROS DIESEL. CHRYSLER CORPORATION détient depuis 1967 77,12% du Capital. La 1ère prise de participation a été faite en 1963 (35% du Capital)	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>1971</td> <td>1972</td> <td>1973</td> </tr> <tr> <td>VP (total)</td> <td>29352</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>VU ( " " )</td> <td>5190</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>dont</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>SIMCA 1000</td> <td>11152</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>SIMCA 1200</td> <td>11297</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>I100</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>SIMCA 900</td> <td>4935</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>Capacité de production (VP est 63 000 véhic./an après l'ampliation de 1972.</p>		1971	1972	1973	VP (total)	29352			VU ( " " )	5190			dont				SIMCA 1000	11152			SIMCA 1200	11297			I100				SIMCA 900	4935			VILLA VERDE (MADRID) 500 000 M2. Celui-ci c'est l'usine la plus importante. emploi : 24 000 ouvriers et employés (1971)  Construction partielle de Dodge Dart	Capital : 3 142 millions de pesetas en 1971 Filiale de CHRYSLER CORPORATION	Les voitures SIMCA 1000, I100 et I200 sont construites partiellement sur place. Certains éléments étant fournis par CHRYSLER FRANCE			
	1971	1972	1973																																					
VP (total)	29352																																							
VU ( " " )	5190																																							
dont																																								
SIMCA 1000	11152																																							
SIMCA 1200	11297																																							
I100																																								
SIMCA 900	4935																																							
<u>PORTUGAL</u> SOMAVE (filiale FIAT)	Contrat d'assemblage		loc : VENDAS NOVAS (60 kms de Lisbonne) Sup : 12 000 m2 (couverte) emploi : 300 personnes	Contrat d'Assemblage entre C.F. et la SOMAVE	La filiale portugaise de FIAT assemble les modèles FIAT 600, I27 I28 et I29 et également des modèles C.F. (SIMCA 1000 et I100)																																			
<u>ANGOLA</u> SACMA "Sociedade Angolana de Construcoes e Montagem de Automoveis"	Les représentants en Angola de Renault CHRYSLER FRANCE, CITROEN FORD GE ont créé une société commune pour assembler les véhicules de tous ces constructeurs. L'usage de Luanda a commencé ses activités en Octobre 1970	Production par marque non connue. La cadence prévue c'était de 1950 véhic./an pour l'ensemble des marques	loc : Luanda Superficie : 9000 m2 (couverte)	Capital initial : 20 millions d'Escudos																																				
<u>MAROC</u> SOMACA	La SOMACA - Société Marocaine de construction Automobile qui développe l'activité d'assemblage depuis 1962 a été créée conjointement entre le gouvernement Marocain (B.E.P.I.) la Fiat et Simca (CHRYSLER FRANCE) (Contrat d'Assemblage)	<p>Production CHRYSLER-FRANCE</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>1970</td> <td>1971</td> <td>1972</td> <td>1973</td> </tr> <tr> <td>VP (total)</td> <td>3840</td> <td>3969</td> <td>3900</td> <td></td> </tr> <tr> <td>dont</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>I000</td> <td></td> <td>833</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>I100</td> <td></td> <td>1614</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>I301</td> <td></td> <td>195</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>I80</td> <td></td> <td>1155</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>Obs : Le taux d'intégration de pièces locales est de l'ordre de 33% (1971)</p>		1970	1971	1972	1973	VP (total)	3840	3969	3900		dont					I000		833			I100		1614			I301		195			I80		1155			loc : CASABLANCA emploi : 1000 personnes	Propriété du Capital Cap. Marocain - 60% dont (BEPI) - 46% FIAT - 20% CHRYSLER FRANCE - 20%  Il s'élevait en 1971 à 10 millions de dirham	En plus des constructeurs liés à la SOMACA pour participation dans le capital il y en a d'autres qui sont liées à la SOMACA par assemblage en sous-traitance (BRITISH LEYLAND, OPEL, RENAULT et SAVIEM). Mais du point de vue réseau commercial ses firmes sont indépendantes) de la SOMACA
	1970	1971	1972	1973																																				
VP (total)	3840	3969	3900																																					
dont																																								
I000		833																																						
I100		1614																																						
I301		195																																						
I80		1155																																						
<u>NOUVELLE ZELANDE</u>	Le Groupe Todd, entreprise locale assurée à Petone (assemblage de voitures utilitaires CHRYSLER U.K. de voitures CHRYSLER USA (valiant) en provenance d'Australie et en plus voitures C. France a Otahuhu par Motor Industries (Contrat d'Assemblage)	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>1971</td> <td>1972</td> <td>1973</td> </tr> <tr> <td>VP</td> <td>612</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		1971	1972	1973	VP	612			usines loc : Pettone et à Otahuhu (Motor Industries)		Nb : Intégration locale de l'ordre de 25% à 30%																											
	1971	1972	1973																																					
VP	612																																							
<u>COLOMBIE</u>	La Société "Fabrica Colombiana de Automotores (CHRYSLER CAROTORES)" filiale de CHRYSLER INTERNATIONAL à 63% assemble modèle SIMCA. Filiale de CHRYSLER depuis 1965  (Contrat d'assemblage)	<p>Assemblage</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>1971</td> </tr> <tr> <td>SIMCA 1000</td> <td>3582</td> </tr> </table>		1971	SIMCA 1000	3582			Les voitures SIMCA assemblées en Colombie sont fournies par CHRYSLER ESPANA. Il y en a encore assemblage du modèle Dodge Dart et des camion et véhicules utilitaires.																															
	1971																																							
SIMCA 1000	3582																																							

PAYS ET NOM DE LA FILIALE	DATE D'IMPLANTATION (et éventuellement de la fermeture)	RENSEIGNEMENTS SUR LE RESEAU	TAUX DE PENETRATION	CHIFFRE D'AFFAIRES ET VENTES	OBSERVATIONS
<u>ALLEMAGNE</u> "Chrysler Deutschland GmbH"	Janvier 1960	Siège (local) : Neu-Isenburg sur un terrain de 22 600 m <sup>2</sup> (à 3 km de Francfort) Extension du réseau (en 1973) - 1200 points services - 5 directions régionales de ventes : Dusseldorf, Munich, Spremlingen, Brenne, Karlsruhe	TP Ventes 1962 -0,8 % 9000 1973 -3,8 % 75400  ventes 9000 75400 3è. importateur de toutes marques en Allemagne		Cette filiale fait aussi la distribution des véhicules Chrysler et Rooter en Allemagne
<u>ITALIE</u> "Chrysler Italia Spa"	1958 (fondé par un importateur privé. Aujourd'hui elle est une filiale)	siège : Villastellone (à 20 km de Turin). Sur un terrain de 60 000 m <sup>2</sup> comprenant : - Direction Générale Administrative, Magasin de pièces détachées, parc stockage	TP en 1973 : - 17 % sur les marques étrangères	ventes : 76000(1973)	Cette filiale fait aussi la distribution des véhicules Chrysler et Rooter en Italie. . 2è. rang des importateurs toutes marques . entre 1958 et 1973 470 000 voitures vendues le parc le plus important de ventes étrangères,
<u>PAYS-BAS</u> "Chrysler Nederland N.V."	1959	Siège : Schiedam (à 8 km de Rotterdam); 17000 m <sup>2</sup> qui comprennent : . un centre de distribution, magasin de pièces détachées ; département informatique et une école de service ; Réseau : l'organisation commerciale a été décentralisée et comprend 4 directions régionales (cont)	TP 1959 2,6 % 1969 6,9 % 1963 10,4 %  2è. place toutes marques 1ère place marques françaises importées	Ventes (unités) 1959 2000 1969 24000 1973 45000	Réseau (continuation) 2a Rotterdam 1a Eindhoven et une à Zwolle Elle avait débutée avec 44 concessionnaires et elle dispose actuellement de 400 points de vente et de services. Le plus grand réseau des Pays-Bas.
<u>BELGIQUE</u> "Chrysler Belgique S.A."	1953 a été la 1ère filiale étrangère	Siège : à Nivelles (à 31 km de Bruxelles) avec 110 000 m <sup>2</sup> Réseau : filiale à Bruxelles . 4 directions régionales à Bruxelles, Gand, Liège, et Anvers. . 486 points de vente et de services pour la Belgique et Luxembourg	. Se place au 5ème rang de tous les groupes automobiles mondiaux en 1973 sur le marché Belge.	Ventes (unités) 1960 4600 1965 15900 1973 33216	
<u>AUSTRIA</u> "Chrysler Austria GmbH"	1969	Siège : Salzbourg Réseau : 72 concessionnaires et 120 points de services.	1973 TP 6,5 %	Ventes (unités) 1969 4000 1973 12000	5ème rang toutes marques sur le marché autrichien.
<u>DANEMARK</u> "Chrysler Danmarks"	1967 Commence les activités le 1er janvier 68	Siège : à Glostrup (à 12 km de Copenhague) sur un terrain de 26000 m <sup>2</sup> (Services Administr. ateliers, magasins, etc.) Réseau : 63 concessionnaires	TP 1968 : 2,1 % 1973 : 7,3 %	ventes (unités) 1973 10300  35000 voitures vendues entre 1968 et 1973	Les modèles français les plus vendus au Danemark. Cette filiale commercialise aussi les produits de la Division Plymouth de Chrysler au Danemark.
<u>SUISSE</u> "Chrysler Suisse S.A."	1957	Siège : Zürich Réseau : 95 concessionnaires et 131 points de service et encore 2 filiales à Zürich et à Genève.	TP 1973 6,0 %	Ventes (unités) 1973 12000	
<u>NORVEGE</u>	1968	Siège : Drammen (à 40 km de Oslo) Réseau : 50 concessionnaires	TP 1973 4,8 %	Ventes 1973 4249	C.F. représente 25 % des ventes de tous les modèles français sur ce marché.

## CHAPITRE VII

### CITROEN ET LE MARCHÉ EXTERIEUR

La Société "S.A. Automobiles CITROEN" principale filiale du groupe CITROEN a gardé tout au long des années 60, le deuxième rang parmi les constructeurs français en ce qui concerne le nombre de véhicules produits et le C.A. réalisé (en terme de C.A. réalisé elle a été surpassée par Peugeot dès 1968 pour le nombre des véhicules produits en 1969. Pourtant elle a toujours maintenue un modeste quatrième rang en ce qui concerne les exportations, sauf certaines années exceptionnelles (1961, 1970 et 1972) pendant lesquelles elle a réussi à avoir un léger avantage par rapport à Peugeot, troisième exportateur français (voir tableau C.I) Malgré la pauvreté des informations qualitatives et quantitatives existantes dans ce domaine, certaines hypothèses pourraient expliquer l'évolution particulière qu'a connu CITROEN en ce qui concerne les exportations.

#### 7.I. Citroën et la politique de répartition marché intérieur - marché extérieur

L'analyse comparative des données concernant les exportations des différents constructeurs français et européens et celles de CITROEN permet de dégager une constatation assez nette : CITROEN a été le seul constructeur français à donner une claire priorité au marché intérieur. Ainsi elle maintiendra jusqu'en 1967 des taux d'exportation (voir tableau C.2) de l'ordre de 22% à 23% pour les V.P. & C. et de 24% à 25% pour l'ensemble des véhicules (I); à partir de 1968 seulement, on va constater le début d'une nouvelle étape en ce qui concerne la répartition des ventes entre les deux marchés : à partir de ce moment la proportion des véhicules exportés commence à croître très rapidement de telle façon qu'entre 1967 et 1970 le taux d'exportation sera plus que doublé (passant de 22,8% à 50,0% pour les V.P. & C. (voir encadre tableau C.I.) et de 25,9 à 52,9% pour l'ensemble des véhicules).

En fait l'année 1967 correspond à un changement important dans la politique des marchés. A partir de ce moment, CITROEN commence à faire des efforts importants sur les marchés extérieurs, efforts qui se sont traduits dans l'application d'un gros programme d'investissements commerciaux et industriels (on ne dispose pas de données chiffrées sur ce programme) pour l'extension du réseau commercial et pour la création et le développement des usines d'as-

---

(I) Citroën est aussi le seul constructeur français à présenter pendant plusieurs années un taux d'exportation des V.U. plus élevé que celui de VP.

semblage.

CITROEN a commencé ainsi avec dix ans de "retard" pratiquement par rapport à ses concurrents français - l'effort d'exportation qui le permettra à arriver en 1969-1970 à un taux d'exportation que la plupart des constructeurs français avaient atteint dès 1960.

TAUX D'EXPORTATION MOYEN POUR L'ENSEMBLE DES CONSTRUCTEURS (V.P. & C.)

ANNEE	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
% EXP/PROD	22,7	23,7	22,9	29,6	33,0	45,6	44,7

Comment peut on expliquer la spécificité de la politique de CITROEN dans ce domaine ? On ne peut pas nier que les résultats constatés jusqu'en 1967 s'expliquent par la politique de passivité de la firme vis à vis des marchés extérieurs. La réponse à cette question n'est pas facile à formuler, étant donnée l'information disponible mais elle doit vraisemblablement s'inscrire dans le cadre de la politique commerciale générale de CITROEN. Ici comme dans d'autres domaines, la politique commerciale de cette firme semble tout à fait spécifique. D'autres études et articles ont analysés d'autres aspects de cette politique commerciale, par exemple le caractère particulier de la politique de modèles de la firme ou plutôt de lancement de modèles (inexpliquable par exemple demeure le fait qu'elle a manqué pendant plusieurs années d'une voiture moyenne alors que la GS en tant que projet dormait dans les archives des bureaux d'études). Dans cette firme le rapport marketing-bureau d'études ne résulte pas apparemment d'un compromis entre les deux, il existerait plutôt une subordination du premier au deuxième, ce qui ne doit pas être étranger à la situation dans laquelle se trouve CITROEN à l'heure actuelle. Ainsi une firme réputée comme leader au niveau mondial dans le domaine de l'innovation technologique en matière de construction automobile présente une situation financière catastrophique.

Mais revenons sur notre question initiale : pourquoi cette évolution et pourquoi en 1967 le point d'inflexion de la politique suivie. On sait que jusqu'à 1967 CITROEN concentrait 75% environ de ses activités commerciales

sur le marché intérieur (en termes de nombres des véhicules vendus). Elle était alors depuis toujours spécialisée dans le marché intérieur sur lequel elle gardait la première place (I). D'autre part il faut rappeler que la période qui se situe entre le début des années 50 et 1964 se caractérise par un phénomène de motorisation massive, cause d'une croissance assez rapide de la demande intérieure automobile (I)

Dans ce cadre CITROEN a donné priorité au marché intérieur et a maintenu une politique d'exportation très peu agressive.

La décision de pousser à fond les exportations va intervenir seulement après quatre années mauvaises sur l'ensemble du marché intérieur, en particulier pour les marques françaises comme le montrent les chiffres du tableau ci-dessous.

EVOLUTION DE LA DEMANDE INTERIEUR DE V.P. & C. (IMMATRICULATION DE VEHICULES NEUFS) \*

ANNEE	1964	1965	1966	1967	en %
DEMANDE TOTAL	1,7	- 0,7	13,7	1,1	
<u>DEMANDE MARQUES</u> <u>NATIONALES</u>	- 0,3	- 1,5	4,5	-0,6	
DEMANDE MARQUES ETRANGERES	14,2	4,1	8,8	11,8	

\* il s'agit du taux des variations des immatriculations par rapport à l'année précédente. (Source : Tableau mentionné en pied de page)

Ce fait est reconnu d'ailleurs par les dirigeants de CITROEN qui nous ont affirmé que la décision de changer la politique était fondée sur une analyse de la situation du marché intérieur, analyse selon laquelle pour faire face

(I) Entre 1954-63, la demande total de VP & C (immat. total) a cru à un TMVA de 13,8%. On pourrait ouvrir une parenthèse pour rappeler que la courbe de demande a connu en France depuis début des années 1950, trois étapes caractéristiques avant la crise de 73-74. La première qu'on vient de mentionner termine en 1963. La deuxième qui commence début de 1964 et va jusqu'à 1970 se caractérise par un ralentissement très marqué, présentant un taux de croissance assez faible (voir les chiffres dans le tableau "EVOLUTION ET COMPOSITION DE LA DEMANDE INTERIEUR DEPUIS 1954) de 2,8% la troisième période commence en 1970 et se termine à la fin de 1973 avec le début de la crise.

d'une part à la stagnation de la demande intérieure et d'autre part à la pénétration des marques étrangères sur le marché national, il fallait faire des progrès significatifs sur les marchés extérieurs. Voici la spécificité de la politique CITROEN dans le domaine des marchés. On va chercher les marchés extérieurs comme une réaction à une situation déterminée sur le marché intérieur, qui à cette époque ne montrait plus le même dynamisme que pendant la période antérieure.

Contrairement à la politique des autres constructeurs qui ont apparemment fait preuve d'une bonne capacité de prévision (en particulier Renault) et d'une bonne sensibilité vis à vis de l'environnement international, c'est à dire, vis à vis des mouvements d'internationalisation des marchés et de la production qu'entraînent nécessairement des nouvelles conditions de concurrence sur le marché intérieur (interpénétration des marchés) et sur les marchés extérieurs (avec les nouvelles modalités d'implantation etc...) CITROEN "n'a pas accompagné" la tendance à l'internationalisation et est restée avec une proportion très élevée de ses activités centrée sur le marché intérieur.

Une fois que la demande intérieure commence à se ralentir et que la concurrence des marques étrangères s'intensifie, elle restera dans une situation difficile (évidemment la plus défavorable parmi les constructeurs français) et sera obligée de gagner du terrain rapidement sur les marchés extérieurs. Malgré ce qu'on ne dispose pas de la ventilation des investissements selon les différentes activités et marchés, il n'est pas absurde de faire l'hypothèse qu'une partie des difficultés financières que CITROEN commence à manifester depuis cette époque soit corrélative aux efforts d'investissements qu'elle a dû réaliser pour le développement de ses activités extérieures, dans un délai de temps assez limité.

## 7.2. Le réseau commercial, la répartition des exportations et les principaux marchés

Le retard pris par CITROEN n'a pas empêché quand même le développement d'un important réseau commercial à l'étranger support de l'accroissement rapide du taux d'exportation. Malgré la rareté d'information publiée par la firme

à ce sujet, on sait que CITROEN avait début 1973, 21 filiales de distribution à l'étranger qui ont effectué dans les dernières années 80% environ de la commercialisation, de la totalité des véhicules exportés, le reste étant distribué par des concessionnaires tiers.

Son réseau commercial (réseau propre, c'est à dire filiales) se concentre presque exclusivement en Europe : en 1972 et 1973 98% environ du total des véhicules distribués par les filiales de ventes CITROEN à l'étranger l'ont été sur le continent Européen (voir tableau C.4 ci après).

CITROEN est ainsi après CHRYSLER FRANCE, le constructeur français le plus spécialisé sur le marché communautaire et sur les marchés européens en général. Sur le marché communautaire, le taux d'exportation est très proche de celui de CHRYSLER, en ce qui concerne les V.P. & C. (voir tableau C.5.)

La proportion des ventes réalisées sur les marchés européens et la localisation exclusivement européenne du réseau commercial n'échappe pas à la règle générale, mais nous montre que CITROEN comme CHRYSLER sont au dessus de la moyenne, ce qui pourrait traduire, à l'exemple de la filiale française de CHRYSLER, un choix stratégique consistant à privilégier nettement le marché européen vis à vis du reste des autres marchés.

	V.P. & C.				V.U.				TOTAL			
	RENAULT	CITROEN	PEUGEOT	CHR. FRAN	RENAULT	CITROEN	PEUGEOT	C.F.	RENAULT	CITROEN	PEUGEOT	C.F.
1960	44,9	11,8	16,9	15,4	29,8	37,1	18,5	-	50,5	14,3	17,1	-
1961	43,6	15,6	20,1	13,6	29,6	45,8	17,9	-	46,6	18,8	20,0	-
1962	48,5	14,0	19,0	17,6	31,5	43,4	14,9	-	46,8	16,8	18,6	-
1963	47,1	16,8	20,5	25,9	29,3	46,8	16,2	-	48,6	20,3	20,0	-
1964	38,9	15,4	17,7	22,8	29,8	46,9	14,8	-	43,3	19,0	19,1	-
1965	42,3	16,7	18,8	21,9	35,4	43,1	13,5	-	43,6	19,9	18,3	-
1966	42,7	14,7	17,1	25,5	38,8	36,4	16,9	-	43,6	16,9	17,1	-
1967	46,9	12,8	19,0	21,3	32,5	39,6	16,0	-	45,9	15,5	18,7	-
1968	46,4	14,3	16,3	23,0	31,8	32,2	19,9	-	45,2	16,0	16,6	-
1969	45,9	15,0	16,5	22,7	33,5	34,2	19,3	-	44,8	16,7	16,7	-
1970	46,4	17,0	16,9	20,1	34,6	47,2	22,6	-	45,5	19,1	17,3	-
1971	42,5	17,8	17,9	22,1	29,1	58,1	24,2	-	41,5	20,2	18,4	-
1972	41,0	18,9	18,3	21,7	29,6	32,0	26,5	-	40,3	19,7	18,7	-
1973	43,0	17,4	18,5	20,8	26,5	26,6	26,6	-	41,9	18,2	18,9	-

TABLEAU C. 2 : CITROEN - EVOLUTION DES EXPORTATIONS DEPUIS 1960

SOURCE : C.S.C.A.

	V.P.			V.U.			TOTAL			TAUX DE VARIATION ANNUEL		
		% SUR PROD. PROPRE	% EXP. NATION		% SUR PROD. PROPRE	% EXP. NAT.		% SUR PROD. PROPRE	% EXP. NATION.	V.P.	V.U.	TOTAL
I960	62 114	26,8	11,8	20 863	24,7	37,1	83 007	26,2	14,3			
I961	68 041	27,1	15,6	22 857	26,4	45,8	90 898	27,0	18,8	9,5	9,6	9,5
I962	69 588	22,5	14,0	23 497	28,4	43,4	93 085	23,8	16,8	2,3	2,8	2,4
I963	81 729	23,3	16,8	30 445	35,2	46,8	112 174	25,6	20,3	17,4	29,6	20,5
I964	18 776	22,0	15,4	30 933	32,1	46,9	109 709	23,6	19,0	- 3,6	1,6	- 2,2
I965	93 879	23,4	16,7	32 293	38,4	43,1	127 172	26,2	19,9	19,2	4,4	15,9
I966	103 824	23,0	14,7	29 126	35,1	36,4	132 950	24,9	16,9	9,0	- 9,8	3,5
I967	95 631	22,8	12,8	33 886	41,9	39,6	129 517	25,9	15,5	- 7,9	16,4	- 2,6
I968	124 873	32,5	14,3	27 503	35,9	32,2	153 376	33,3	16,0	30,6	- 18,8	18,4
I969	160 078	37,6	15,0	35 963	44,7	34,2	196 041	38,7	16,7	28,2	30,8	30,8
I970	235 613	50,0	17,0	49 945	72,3	47,2	285 558	52,9	19,1	47,2	38,9	45,7
I971	263 745	45,6	17,8	65 582	76,9	58,2	329 327	49,6	20,2	11,9	31,3	15,3
I972	311 647	48,0	18,9	37 706	43,0	32,0	349 353	47,4	19,7	18,2	- 42,5	6,1
I973	310 792	47,2	17,4	39 738	42,9	26,6	350 530	46,6	18,2	- 0,3	5,4	0,3

unité : nombre de véhicules

TABLEAU C 3

CITROEN :

EVOLUTION DE LA PRODUCTION

unité : nombre de véhicules

source : CSCA

	V.P.		V.U.		TOTAL		TAUX DE VARIATION ANNUEL					
		% SUR PROD. NATION.	%		% SUR PROD. NATION.	%		% SUR PROD. NATION.	%			
										VP	VU	TOTAL
1960	231 736	19,7		84 482	43,5		316 218	23,1		-	-	-
1961	250 662	23,6		86 538	47,9		337 200	27,1		8,2	2,4	6,6
1962	308 925	23,0		82 859	42,3		391 784	25,5		23,2	- 4,2	16,2
1963	351 321	23,1		86 478	40,0		437 799	25,2		13,7	4,4	11,7
1964	358 532	25,4		96 422	42,6		464 959	28,3		2,1	11,5	6,2
1965	401 439	28,2		84 057	38,4		485 496	29,6		12,0	-12,8	4,4
1966	451 875	25,3		83 103	34,8		534 978	26,4		12,6	- 1,1	10,2
1967	419 245	23,6		80 785	34,6		500 030	24,9		7,3	- 2,8	- 6,5
1968	384 040	21,0		76 672	31,6		460 712	22,2		8,4	- 5,1	- 7,9
1969	425 508	19,6		80 489	27,7		505 997	20,6		10,8	5,0	9,8
1970	471 078	19,2		69 094	23,7		540 172	19,6		10,7	-14,2	6,8
1971	578 328	21,5		85 297	26,7		663 625	22,0		22,8	23,5	22,9
1972	648 956	21,7		87 595	26,0		736 551	22,1		12,2	2,7	11,0
1973	658 829	20,6		92 615	23,6		751 444	20,9		1,5	5,7	2,0

TABLEAU C 4

## VENTES REALISEES PAR LES FILIALES COMMERCIALES A L'ETRANGER (I)

Unité : nombre de véhicules vendus

source : Rapports  
d'activités

	1972		1973	
	nombre véhicules	% $\frac{\text{Exp. pays}}{\text{Exp. totale}}$	Nombre véhicules	% $\frac{\text{Exp. pays}}{\text{Exp. totale}}$
<u>EUROPE</u>	275 472	98,3	268 275	97,7
Marché commun (CEE)	181 772	64,9	184 025	67,0
Allemagne	48 338		44 300	
Italie	66 353		53 336	
Belgique	30 696		29 861	
Hollande	36 385		29 805	
Angleterre			20 358	
Danemark			6 545	
Zone de libre échange	50 327	17,8	31 112	11,3
Espagne	43 373	15,5	53 138	19,4
<u>PAYS HORS D'EUROPE</u>	4 643	1,7	6 265	2,3
(Sauf Argentine, Chili, Iran)				
VENTES TOTALES	280 115	100,0	274 540	100,0

(I) Ces chiffres correspondent exclusivement aux exportations réalisées par la voie des filiales commerciales CITROEN à l'étranger. Il faut rappeler que les exportations totales CITROEN en 1972 et 1973 ont été respectivement de 349 353 et 350 530 véhicules.

TABLEAU C. 5

CITROEN : EXPORTATIONS VERS LE MARCHÉ COMMUN

	VP		VU		TOTAL		TAUX DE VARIATION ANNUEL				
		% EXP CEE EXP TOTAL	%		% EXP CEE TOTAL	%	% CEE TOTAL	%	VP	VU	TOTAL
I970	I36 482	57,9		28 537	57,1		I65 019	57,8	-	-	-
I971	I49 917	56,8		39 242	59,8		I89 159	57,4	9,8	37,5	I4,6
I972	I97 363	63,3		7 718	20,5		205 081	58,7	31,6	- 80,3	8,4
I973	I94 671	62,6		9 461	23,8		204 132	58,2	I,4	22,6	- 0,5

### 7.3. Citroën et l'internationalisation de la production

L'analyse de l'implantation industrielle de CITROEN au niveau mondial, nous révèle comme il l'a été dit que le retard de cette firme en ce qui concerne la pénétration sur les marchés extérieurs ne semble guère avoir eu des conséquences très négatives soit sur l'implantation commerciale, soit sur l'implantation industrielle à l'étranger. En ce qui concerne ces dernières activités (le tableau C.7 donne une vision générale de l'implantation de CITROEN dans le monde) les progrès ont été vraiment significatifs. On peut dire que CITROEN est proportionnellement à sa taille autant une firme multinationale que Renault. Quand on compare l'extension des activités industrielles des deux entreprises. On voit que CITROEN n'est pas très loin du premier exportateur français en ce qui concerne le nombre de filiales industrielles et le nombre des pays d'implantation.

D'autre part la proportion des véhicules montés ou fabriqués partiellement à l'étranger (à partir des collections ou petites collections) sur la production et l'exportation totale n'est pas non plus beaucoup plus faible que celle constatée dans le cas de Renault et montre d'autre part une tendance très nette à une rapide augmentation. On voit par exemple que (tableau C. 6 ci-après) entre 1971 et 1973 le ratio Prod. à l'étranger/Exp. total passe de 45,0% à 55,2%.

La localisation et les caractéristiques générales des filiales, ou des firmes non filiales qui montent des véhicules CITROEN sur la base de contrats d'assemblage sont résumés dans le tableau C. 7 ci-après.

TABLEAU C. 6

MONTAGE ET FABRICATION PARTIELLE DES VEHICULES  
CITROEN DANS LE MONDE

unité : nombre de véhicule

	1971		1972		1973	
	PRODUCTION	% PAYS TOTAL	PRODUCTION	% PAYS TOTAL	PRODUCTION	% PAYS TOTAL
BELGIQUE	64 117		73 175		72 134	
ESPAGNE	51 878		57 836		72 939	
PORTUGAL	2 908		2 927		4 024	
ITALIE	550		557		741	
YUGOSLAVIE					5 462	
<u>EUROPE</u>	119 453	80,6	134 495	80,4	155 300	80,3
ARGENTINE	15 823		18 042		17 486	
CHILI	6 020		6 400		6 068	
<u>AMERIQUE LATINE</u>	21 843	14,7	24 442	14,6	23 554	12,2
AFRIQUE DU SUD					4 151	2,1
IRAN	4 941	3,3	7 256	4,3	10 145	5,2
VIETNAM	1 970	1,3	1 140	0,7	375	0,2
<u>TOTAL</u>	148 207	100	167 333	100	193 525	100
% (PROD. à l'étranger/ PROD TOTAL	22,3		22,7		25,8	
% (PROD. à l'étranger/ EXP TOTAL	45,0		47,9		55,2	

Source : Rapports d'Activités  
1972 & 1973

PAYS D'IMPLANTATION ET NOM DE LA SOCIETE	DATE D'IMPLANTATION ET EVOLUTION HISTORIQUE	ACTIVITES ET ORGANISATION DE LA PRODUCTION	OUTPUT ET RESULTATS COMMERCIAUX	OBSERVATIONS GENERALES
BELGIQUE "Société Belge des automobiles Citroën"	- date - filiale Citroën S.A. à 94,7 %	i- usines (et localisation) ii - emploi iii - capacité de production iv - modèles v - taux d'intégration locale	- production - ventes - chiffre d'affaires - bénéfices - taux de pénétration du marché	i - caractéristiques du marché local ii - politique lo- cale. iii- réexportation
ESPAGNE "Citroën Hispania"	filiale Citroën	activité : fabrication partiel- le et montage usines: une usine située à Balaidos (zone franche du port du Vigo) emploi : 4000 personnes (en 71) modèles : 2CV, Berline AZL, Dyane 6, Ami8, Ami8 Break, GS et Méhari taux d'intégration : 80 %	Product. 1972 : 57836 1973 : 72 939	
PORTUGAL "Citroën Lusitania"	filiale Citroën	activité : d'assemblage Usines : Mangualda modèles : Dyane 6, Ami8, GS, et véhicules auxiliaires	Product. 1972 : 2927 1973 : 4024	
ITALIE "Officine Alfieri Maserati"	filiale Citroën	activité : fabrication de moteurs et fabrication de modèles Maserati	Prod. 1972 : 557 1973 : 791	
YUGOSLAVIE "CIMOS" filiale Citroën (à 49 %)	en Mai 1972, Citroën a signé avec les stés TONOS et ISKRA un contrat portant création d'une société mixte Franco- yougoslave, le CIMOS a participation yougoslave (51 %) et étrangère (49%)	Activités : production des 2 CV berlines, des Ami 8 berlines et breaks, des berlines GS et break et assemblage des différents types de DS : fabrication des pièces pour exporter vers la France. Capacité de Prod. 18000 actuellement et 35000 à 40000 en 1977.	Prod. 1973 : 5724	L'activité de mon- tage et commerciali- sation des véhicules Citroën en Yougoslavie sont assurées par la Sté TOMOS dans laque- le Citroën n'a aucune participation financi- ère, CIMOS (la société mixte) s'occupe de la fabrication de pièces qui sont expor- tées aux usines fran- çaises de Citroën.
ARGENTINE "Citroën Argentina"	filiale Citroën	activités : construction (partielle, mais avec intégra- tion locale élevée) Usines : usine de Catita (près de Buenos-Aires) dont la super- ficie couverte est de 52000 m2. emploi : 800 (en 1971) modèles : 2 CV, 3CV berline et fourgonnettes, Ami 8 et Mehari	Prod. 1972 : 18042 1973 : 17 486	Reexportation à d'au- tres pays d'Amérique Latine et spécialement vers le Chili et l' Uruguay.
CHILI "Citroën Chilena S.A. (jusqu'à 1972)	"Citroën Chilena" était une filiale Citroën SA jusqu'au mois d'août 72 quand, par décision du gouvernement local, a été formée une nouvelle sté où la CORFO (organisme d'état) détiendrait 51 % du capital et Citroën 49 %	Activité : assemblage et cons- truction partielle usines : une usine à Arica emploi : modèles : 2 CV et fourgonnettes	Prod. 1972 : 6400 1973 : 6068	Après les événements de septembre 1973, il y a eu, paraît-il, un nouveau changement de politique vis-à-vis des filiales automo- biles. La situation de la filiale Citroën (ainsi que celle des autres constructeurs) n'est pas encore dé- finie.

<p><u>URUGUAY</u> (Contrat d'assemblage)</p>	<p>Il n'existe pas une filiale Citroën en Uruguay. L'activité d'assemblage est menée par la société Nordex SA à partir des collections venant de</p>	<p>Activités : Assemblage de voitures Ami8 et Mehari en provenance d'Argentine sous forme de CKD. Taux d'intégration : faible et variant selon les modèles.</p>	<p>Assemblage : 1972 1973 1974</p>	<p>L'activité d'assemblage est très limitée dans ce pays, en raison des difficultés économiques (balance commerciale) et de la</p>
	<p>l'Argentine.</p>			<p>taille du marché.</p>
<p><u>AFRIQUE DU SUD</u> "Citroën Sud Afrique" (filiale Citroën)</p>	<p>jusqu'à 1971 les véhicules Citroën étaient assemblés par la firme "Praetor Assemblers" - en 1972, les activités Citroën dans ce pays ont été regroupées au sein de la Sté Citroën Sud Afrique dont le capital a été entièrement souscrit par Citroën S.A.</p>	<p>Activités : assemblage Usine : à Port Elizabeth Modèles : GS et DS capacité : Taux intégration : 57 % du coût de véhicule en 1973. On prévoit 66 % en fin 76.</p>	<p>Production : 1973 : 4151</p>	
<p><u>ANGOLA</u> "SAOMA" (contrat d'assemblage)</p>	<p>Les représentants en Angola de Chrysler France, Citroën, Ford GB, Renault ont créé une société commune chargée d'assembler des fourgonnettes, camionnettes et camions</p>	<p>Activité : assemblage Usine : une usine à Louander (9000 m2 couverts) Capacité : 1950 véhicules par an pour l'ensemble des marques.</p>		
<p><u>DAHOMÉY</u> "SOCAB" (contrat d'assemblage)</p>	<p>La société de construct. automobile du Bénin (SOCAB) assemble des modèles Citroën. La sté NEGRE (importateur Citroën pour le Dahomey) détient 80 % du capital de la SOCAB.</p>	<p>Activité : assemblage Usines : une usine à COTONOU Modèles : 2 CV, Dyane, Break Ami 8 et des fourgonnettes AK</p>		<p>Très faible cadence d'assemblage (300 à 400 par an) les modèles Citroën sont les seuls à être assemblés (jusqu'à 1972-73)</p>
<p><u>MADAGASCAR</u> "ECAM" entreprise de const. automobile Malgache (contrat d'assemblage)</p>	<p>"ECAM" est un concessionnaire Citroën et à la fois filiale des Ets Ulysse Gros. Les activités d'assemblage des véhicules Citroën date de 1962 et l'assemblage des poids lourds depuis 1970.</p>	<p>Activités : assemblage des camions lourds Berliet et véhicules Citroën Modèles : Dyane, Ami 8, Méhari et des fourgonnettes 3V</p>		
<p><u>TUNISIE</u> "S T I A" Société Tunisienne d'Industrie Automobiles (contrat d'assemblage)</p>	<p>la STIA (Sté dans laquelle l'Etat détient 60 %) a divers accords de coopération et assemblage avec plusieurs constructeurs Accord Citroën : 1972</p>	<p>Activité : assemblage Modèles : break Ami 8 et fourgonnettes 3CV</p>	<p>Prod. 1973 : 1008</p>	<p>Les véhicules produits sont commercialisés par la Sté "Tunisienne des Automobiles Citroën", filiale de Citroën à 50 %</p>
<p><u>VIETNAM DU SUD</u> "Citroën Vietnam"</p>	<p>date : 1970</p>	<p>Activités : assemblage Usine : une usine à Saïgon Modèles : "Dalat" (pick-up monté sur un châssis 3CV) emploi : 300 personnes</p>	<p>Prod. 1972 : 1140 1973 : 375</p>	
<p><u>IRAN</u> "Société Anonyme Iranienne de Production automobiles Citroën"</p>	<p>Citroën a une participation de 40 % dans le capital.</p>		<p>Prod. 1972 : 7256 1973 : 10145</p>	

7.4. La Gamme CITROEN et l'exportation

La répartition des modèles parmi le marché intérieur et le marché extérieur est présentée dans le tableau ci-dessous :

TABLEAU C.8      VENTILATION DES VENTES PAR MODELE ET PAR  
MARCHE

Source : Services d'Etudes  
Citroen

unité : nombre de véhicules

	MARCHE INTERIEUR			MARCHE EXTERIEUR			
	Livraisons 1972	1972/ 1971	1972/ 1969	Livraisons 1972	TAUX EXP	1972/ 1971	1972/ 1968
2 C V	67 168	+ 12,5	+ 18,3	64 468	49%	+ 6,4%	+ 91%
DYANE 8	44 529	+ 24,5	- 31,6	77 503	64%	+ 9,5%	+126%
AMI 8	55 617	+ 0,7	- 52,4	39 225	41%	-20,0%	+ 38%
GS	103 880	- 1,7	-	89 165	46%	+74,0%	-
D	52 949	- 2,1	- 0,9	38 638	42%	+29,6%	+ 36%
SM	1 404	- 47,2	-	2 655	65%	+18,8%	-
TOTAL VP	325 547	+ 3,9	25,7	311 654	49%	18,2	
AZU - AK	31 064	-	-	35 442	53%	-	-
HY - HZ	16 709	-	-	2 258	12%	-	-
CAMIONS	1 708	-	-	6	-	-	-
TOTAL VU	49 481	+152%	+ 2,7	37 706	43%	-43%	+ 32%
TOTAL VP & VU	375 028	+ 12,7	+ 22,1	349 360	48%	+ 6,1%	+128%

On constate dans le cas des modèles CITROEN, un décalage dans la réaction des deux marchés, aussi bien en ce qui concerne le lancement d'un nouveau modèle, qu'en ce qui concerne le déclin d'un ancien ; le marché extérieur réagissant avec un certain retard par rapport au marché intérieur. Ainsi à chaque fois qu'on lance un nouveau modèle GS par exemple, C'est au niveau du marché intérieur qu'on constate d'abord une réaction de la demande et une augmentation

importante des ventes. Il faut apparemment un délai d'un an minimum pour que le nouveau modèle commence à "démarrer" aussi sur les marchés extérieurs. D'autre part la régression des modèles anciens commence en général sur le marché intérieur avant qu'on ne la ressente sur les marchés extérieurs : les plus clairs exemples sont la DYANE et l'AMI 8 ; nettement en régression depuis 1969 (voir tableau C.8) elles font encore des progrès considérables à l'étranger, progrès spectaculaires dans le cas de la Dyane, mais moins marqués pour l'AMI 8 qui va commencer son déclin sur les marchés d'exportation à partir de 1972.

#### La conception du Modèle et les différents marchés

Citroen estime qu'en général, il existe des modèles de base que sont conçus fondamentalement en fonction des conditions des marchés européens. "L'euro-péanisation des goûts et de la clientèle a entraîné tous les constructeurs vers une politique de gamme homogène : chaque modèle de base est présenté en plusieurs versions"(I) - CITROEN estime aussi que jusqu'à l'heure actuelle les conditions spécifiques des différents marchés extérieurs n'ont pas conditionné de manière directe la conception des modèles. Il y a ainsi des modèles de base qui sont conçus, grosso modo en fonction du marché européen qui devient lui même de plus en plus homogène (distribution des revenus, condition d'utilisation, réglementation, fiscalité etc...) et qui sont présentés en plusieurs versions. Parfois certaines versions ou modifications apportées à un modèle de base sont le résultat des conditions spécifiques d'un marché déterminé. Ainsi par exemple les normes fédérales en matière de pollution prises aux Etats-Unis ont obligé Citroen à produire une CX spécifique pour le marché U.S.

Les prévisions de CITROEN vont dans le sens que cette situation (conception des modèles de base en fonction du marché européen) ne sera pas modifiée dans le courant de la prochaine décennie. On pense plutôt à un renforcement de cette tendance accompagnée en plus d'une européanisation au niveau mondial de la conception des modèles.

(I) Déclaration faite par le Délégué-Général de CITROEN au cours d'un entretien

-CHAPITRE VIIIPEUGEOT ET LE MARCHÉ EXTERIEUR

8:1. Peugeot présente dans le domaine de la répartition des exportations une spécificité par rapport aux autres constructeurs français. Son taux d'exportation étant proche du taux moyen (un peu en dessous) c'est la firme française dont les exportations sont les moins concentrées sur les marchés européens. La préoccupation de maintenir un "partage équilibré" des exportations parmi les différents marchés, qui a été apparemment toujours présente chez Peugeot est un des éléments importants pour expliquer l'évolution constatée. Ainsi on pourrait trouver déjà en 1962, l'appréciation suivante dans le rapport d'activité:

"Toutefois cette évolution (ou faisait référence à une évolution favorable des exportations françaises) s'est accompagnée d'une modification des courants d'échange et d'une concentration géographique qui, si elle se poursuivait, pourrait ne pas être sans danger pour l'avenir. Les progrès réalisés par la France en 1962 ont, en effet, été obtenus uniquement en Europe et principalement chez nos partenaires du Marché Commun où nos exportations ont augmenté de 76 000 unités, tandis que les expéditions vers les autres continents sont restées pratiquement stables (Afrique, Asie) ou ont à nouveau diminué (Amérique du Nord, Amérique du Sud)... Les exportateurs Peugeot sont géographiquement très diversifiés : le Marché Commun ne représente qu'un tiers de nos ventes à l'Etranger et l'Europe toute entière à peine plus de la moitié."

Cette préoccupation manifestée de façon aussi nette en 1962 a vraisemblablement joué un rôle important dans l'évolution des exportations de Peugeot et dans sa relative diversification (voir les tableaux P 3 P 4) mais n'a pas empêché totalement la manifestation d'une tendance à la concentration sur les marchés européens. Elle a été effectivement beaucoup moins poussée que chez les autres constructeurs français pour qui les marchés européens représentent en moyenne, comme on a vu, plus de 80% des débouchés mais pas inexistante : la part des exportations (en nombre de véhicules) destinés aux marchés européens passe de 37,1% en 1960 à 61,1% en 1973. Ces chiffres sont à comparer à la moyenne française qui passent de 48,4 à 82,5% dans le même période. Mais l'adoption de ce principe en matière de segmentation et de pénétration sur les marchés extérieurs ne doit pas être le seul facteur explicatif du partage plus équilibré des exportations de Peugeot entre l'Europe et les Mar-

chés européens au moins jusqu'à la première moitié de la dernière décennie.

### 8.2. Incidence de la gamme sur la pénétration dans les marchés extérieurs

En effet la gamme Peugeot a dû influencer la pénétration sur les marchés extérieurs d'une double façon. La conception "classique" (moteur avant, traction arrière par exemple) et simple des modèles Peugeot associée à une image de marque de robustesse et durabilité, a facilité manifestement la pénétration de cette marque dans les pays en voie de développement et surtout dans les pays les moins industrialisés (Afrique, Asie) où les conditions d'utilisation et d'entretien exigent des véhicules à la fois résistants et peu sophistiqués.

Ainsi la 404, par exemple, a connu un succès remarquable sur ces marchés et spécialement sur le marché Africain. Malgré l'ancienneté du modèle qui décline nettement sur le marché intérieur depuis 1969 il est encore fabriqué à destination presque exclusive des marchés extérieurs (l'Afrique restant le marché principal).

Sur les marchés européens Peugeot était, jusqu'à l'heure actuelle, pratiquement écarté du marché des petites voitures (jusqu'à 1 000 CM<sup>3</sup> ou 5 CV). En effet il ne disposait pas d'un modèle du bas de la gamme avant le lancement de la 104 en 1972. Même le milieu de la gamme était assez pauvre puisque entre la 204 (lancée en 1965) et la 404 n'existait aucun modèle intermédiaire. La 304, modèle dérivé de la 204, qu'est venu remplir cette lacune n'a été lancé qu'en 1969. Cela dit et compte tenu de l'évolution du marché européen on voit que Peugeot était limité à une tranche de marché relativement étroite.

### 8.3. Peugeot : Les principaux marchés - Le réseau commercial

Peugeot est comme nous venons de le dire, le moins européen des constructeurs français en termes des répartitions de ses exportateurs. A ce propos les tableaux P 3, P 4 et P 5, nous donne une vision générale du problème. Peugeot disposait en 1971 d'un réseau commercial à l'étranger de près de 4 250 points de ventes répartis dans 163 pays. Ce chiffre est à comparer à celui du réseau français qui dispose de 2 300 points de vente et service. Néanmoins cela ne veut pas dire que le réseau étranger soit presque deux fois plus important (en termes de capacité de vente) que le réseau français. Il faut avoir que la dispersion géographique des marchés oblige les constructeurs à développer un réseau assez large bien que la taille moyenne des unités du réseau commercial soit vraisemblablement inférieure à l'étranger.

#### 8.4. Peugeot et l'internationalisation de la Production

L'implantation industrielle de Peugeot à l'étranger est relativement limitée. Contrairement aux autres constructeurs français, l'essentiel de son progrès dans les pays en voie de développement a été fait par la voie commerciale. Dans le domaine de l'assemblage et construction partielle Peugeot ne dispose que deux filiales industrielles à l'étranger à part entière (la filiale Argentine et celle d'Afrique du Sud). Dans trois sociétés elle a pris une participation dans le capital. En dehors de cela les activités d'assemblage des véhicules Peugeot à l'étranger sont liées à des contrats d'assemblage.

Même en Afrique où Peugeot est bien implanté un quart seulement environ des véhicules vendus sont assemblés sur place. Néanmoins il faut s'attendre à ce que la bonne implantation commerciale de la firme dans ce continent ouvre les portes à un élargissement des activités industrielles dans le futur.

GRAPHIQUE P. I

EVOLUTION ET REPARTITION DU C.A.

SELON LES DIFFERENTS MARCHES

unité : millions de FRF.

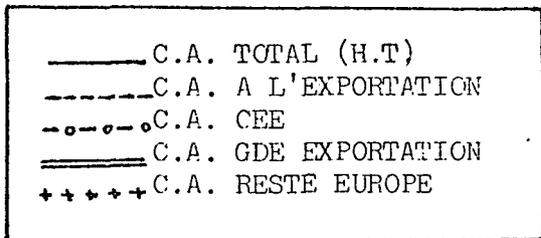
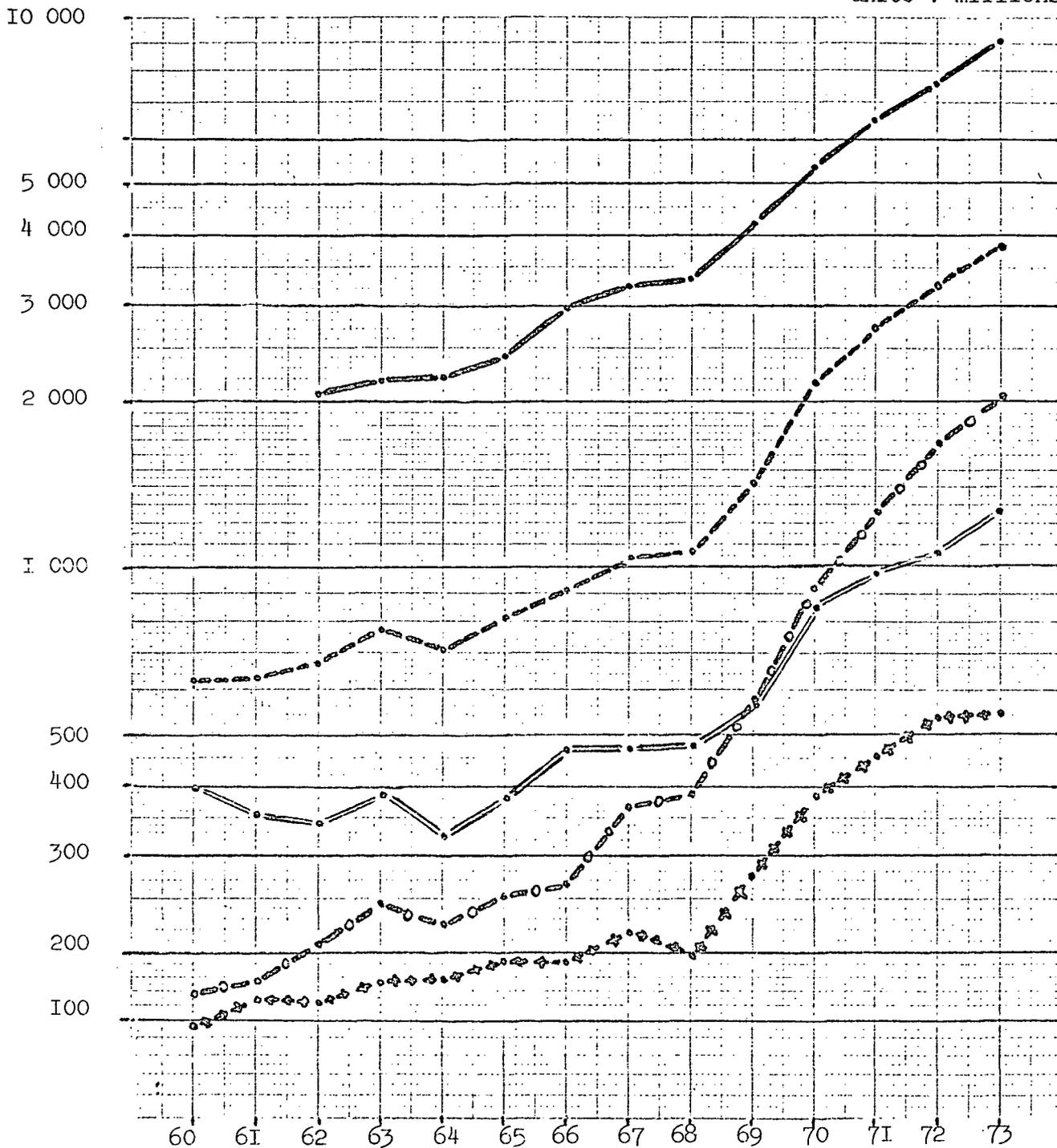


TABLEAU P I - PEUGEOT - EVOLUTION DE LA PRODUCTION -

unité : nombre de véhicules

Source : Rapports d'Activités

	V P		V U		TOTAL	
	nombre	% Pröd. Nat.	nombre	% Pröd. Nat.	nombre	% Pröd. Nat.
1960	173 571	14,8	44 885	23,1	218 456	15,6
1961	193 338	18,2	43 299	24,0	236 637	19,0
1962	217 840	16,3	41 030	21,0	258 870	16,8
1963	238 237	15,7	50 932	23,6	289 169	16,6
1964	231 334	16,4	48 050	21,2	279 384	17,0
1965	243 300	17,1	47 876	21,9	291 176	17,7
1966	314 804	17,6	58 750	24,6	373 554	18,5
1967	374 028	21,1	31 286	13,4	405 314	20,2
1968	362 202	19,8	40 633	16,8	402 835	19,4
1969	440 717	20,3	48 361	16,6	489 078	19,9
1970	525 201	21,4	51 452	17,6	576 653	21,0
1971	559 489	20,8	61 513	19,4	621 002	20,6
1972	603 422	20,2	67 717	20,1	671 139	20,2
1973	684 538	21,4	81 440	20,7	765 978	21,3

TABLEAU P 2 - PEUGEOT EVOLUTION DE L'EXPORTATION

unité : nombre de véhicules

Source : C.S.C.A.

	V P			V U			TOTAL			TAUX DE VARIATION		
		% SUR PRODUCT. PROPRE	% EXP. DE LA NATION		% SUR PROD PROPRE	% SUR EXP NATION		% SUR PROD PROPRE	% SUR EXP NATION	VP	VU	TOTAL
I960	88 767	51,1	16,9	10 399	23,2	18,5	99 166	45,4	17,1	-	-	-
I961	87 097	45,0	20,1	8 929	20,6	17,9	96 026	40,6	20,0	- 1,9	- 14,1	- 3,2
I962	194 663	43,5	19,0	8 041	19,6	14,9	102 704	39,7	18,6	8,7	- 9,9	7,0
I963	99 940	41,9	20,5	10 542	20,7	16,2	110 481	38,2	20,0	5,6	31,1	7,6
I964	90 427	39,1	17,7	9 772	20,3	14,8	100 199	39,4	19,1	-10,0	- 7,3	- 9,3
I965	106 354	43,7	18,8	10 146	21,2	13,5	116 500	40,0	18,3	17,7	3,8	5,3
I966	120 959	38,4	17,1	13 488	23,0	16,9	134 407	35,9	17,1	13,7	32,9	15,4
I967	142 675	38,1	19,0	13 726	43	16,0	156 401	38,6	18,7	18,0	1,8	16,4
I968	141 974	39,2	16,3	16 952	22,5	19,9	158 926	39,5	16,6	- 0,5	23,5	1,6
I969	176 378	40,0	16,5	20 197	41,8	19,3	196 575	40,2	16,7	24,2	19,1	23,7
I970	234 325	14,6	16,9	23 916	46,5	22,6	258 241	44,8	17,3	32,9	18,4	31,4
I971	265 345	47,4	17,9	27 345	44,5	24,2	292 875	47,2	18,4	13,2	14,3	13,4
I972	302 680	50,2	18,3	28 571	42,2	26,5	331 251	49,4	18,7	14,1	4,5	13,1
I973	328 949	48,1	18,5	36 973	45,4	26,6	365 922	47,8	18,9	8,7	29,4	10,5

TABLEAU P. 3 : REPARTITION DES EXPORTATIONS SELON LES DIFFERENTS MARCHES

(EN % SUR L'EXPORTATION TOTALE - NOMBRE DE VEHICULES)

unité : %

	<u>EUROPE</u>	C.E.E.	AUTRES PAYS EUROPE	<u>GRANDE EXPORTATION</u>	AMER. DU NCRD (E.U. CANADA)	AMERIQUE LATINE	AFRIQUE	ASIE OCEANIE
1960	37,1	21,9	15,2	62,9	15,0	11,3	28,9	7,7
1961	44,4	24,3	20,1	55,6	7,7	13,9	27,3	6,7
1962	48,7	30,7	18,0	51,3	6,8	13,9	23,4	7,2
1965	53,5	31,8	21,7	46,5	5,2	10,8	22,9	7,6
1970	56,1	39,3	16,8	43,9	4,5	13,4	18,6	7,4
1971	58,0	42,1	15,9	42,0	3,0	12,2	20,1	6,6
1972	61,3	46,2	15,1	38,7	2,0	11,5	18,2	7,0
1973	61,1	47,5	13,6	38,9	1,6	10,4	19,1	7,8

TABLEAU P. 4

## REPARTITION DU C.A. SELON LES DIFFERENTS MARCHES

Source : Service d'Etudes Peugeot

	% C.A. EXPORT/ C.A. TOTAL H.T.	% C.A. EXP. C.E.E./ C.A. EXP.	% C.A. RESTE EUROPE/ C.A. EXP.	% C.A. Gde Exp. / C.A. Exp.	% C.A. EUROPE/ C.A. Exp.
1960	-	21,2	15,0	63,8	36,2
1961	-	24,2	19,8	56,0	43,0
1962	32,2	31,0	18,3	50,7	49,3
1963	35,4	31,1	19,3	49,6	50,4
1964	32,2	31,5	22,3	46,2	53,8
1965	33,9	30,7	22,6	46,7	53,3
1966	30,9	29,5	19,8	50,7	49,3
1967	32,3	34,7	20,9	44,4	55,6
1968	31,5	36,4	18,8	44,8	55,2
1969	33,8	40,3	19,4	40,3	59,7
1970	40,4	43,0	17,6	39,4	60,6
1971	42,0	46,7	16,9	36,4	63,6
1972	43,2	51,1	16,4	32,5	67,5
1973	42,5	52,6	14,1	33,3	66,7

I/

Source : Service d'Etudes Peugeot

	1960	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73
1) <u>C.A.</u> (millions de francs)														
TOTAL HT			2 080	2 194	2 202	2 412	2 955	3 235	3 372	4 215	5 357	6 456	7 613	9 024
- dont :														
. V.P.			1 547	1 781	1 749	1 875	2 260	2 520	2 508	3 159	4 024	4 768	5 607	6 714
. V.U.			138	160	167	172	245	253	319	378	427	583	720	877
. P.D.			114	148	169	202	234	255	333	382	495	607	757	898
. Divers (1)			281	105	117	163	216	207	212	296	411	498	529	535
2) <u>C.A. Export</u>														
TOTAL	624,4	629,7	670,2	776,3	710	816,7	913,2	1 044,5	1 061	1 424	2 164,7	2 710,8	3 287,7	3 837,1
- dont :														
. C.E.E.	132,5	152,2	207,2	241,6	223,3	250,6	269,4	362,1	386,1	573,4	931,2	1 266,0	1 681,3	2 019,2
. Reste Europe	93,9	124,4	122,9	150,1	158,6	184,2	180,8	218,6	199,6	275,6	381,4	458,8	539,7	540,9
. Gde Export.	398	353,1	340,1	384,6	328,1	381,9	463	463,8	475,3	575	852,1	986	1 066,7	1 277

(1) matériels et fournitures diverses

A partir de 1969 CA COB.

TABLEAU P. 6

	1960	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73
<u>Exportations globales</u>	98 934	95 528	102 326	110 210	100 164	116 482	134 401	156 401	158 926	196 575	258 241	292 241	331 251	365 922
<u>Exportations Europe</u>	36 675	42 301	49 782	56 001	53 955	62 346	63 937	83 275	82 648	106 109	144 858	170 027	203 177	223 467
- ALLEMAGNE	7 305	8 909	14 339	15 444	11 786	14 382	14 350	22 422	21 527	27 998	42 739	54 818	64 163	61 465
- ITALIE	612	786	1 999	3 655	1 144	2 313	2 871	2 879	3 247	6 231	9 522	15 190	19 187	25 909
- BELGIQUE-LUX.	10 735	11 250	12 156	13 012	15 394	17 267	17 066	22 109	26 125	17 618	21 557	19 148	23 176	28 680
- PAYS-BAS	1 343	499	697	841	882	735	796	1 159	1 093	1 194	2 500	8 261	16 163	18 671
- GRANDE-BRETA.	720	610	1 042	497	1 288	947	1 590	1 803	1 696	2 032	1 479	1 576	1 534	3 257
- DANEMARK	149	206	135	232	174	206	162	245	250	340	572	614	670	1 407
- IRLANDE	771	873	1 000	1 129	1 339	1 143	1 704	1 952	1 445	2 492	2 245	2 519	2 513	2 340
- NORVEGE														
TOTAL CEE	21 635	23 133	31 368	34 810	32 007	36 993	38 539	52 569	55 383	71 387	101 476	123 434	153 150	173 774
- SUISSE	4 956	7 290	6 747	7 141	6 119	6 633	7 188	7 898	7 574	9 591	11 878	11 527	13 508	14 640
- SUEDE	2 658	2 695	2 564	4 950	5 398	8 497	6 401	7 741	7 858	11 151	11 029	9 095	11 237	7 287
- AUTRES EUROPE OCC.	7 372	8 892	8 896	8 950	10 115	9 772	10 772	11 237	9 191	11 493	15 749	19 644	22 297	24 904
- EUROPE EST	54	291	207	150	316	451	1 037	3 830	2 642	2 487	4 726	6 327	2 985	2 862
Total autres Europe	15 010	19 168	18 414	21 191	21 948	25 353	25 398	30 706	27 265	34 722	43 382	46 593	50 027	49 693
<u>Grande Exportation</u>														
TOTAL	62 259	53 227	52 545	54 219	46 209	54 136	70 465	73 126	76 278	90 466	113 383	122 848	128 074	142 455
- USA - CANADA	14 855	7 532	7 017	4 866	5 135	6 056	6 897	6 542	6 901	6 534	11 721	8 904	6 567	5 862
- AMERIQUE LATINE	11 161	13 220	14 250	10 928	8 674	12 605	19 698	21 512	24 317	33 255	34 699	35 700	38 009	38 016
- AFRIQUE	28 636	26 053	23 919	30 465	25 149	26 578	32 836	32 748	32 483	35 309	47 958	59 043	60 142	69 823
- ASIE-OCEANIE	7 607	6 422	7 359	7 960	7 251	8 897	11 034	12 324	12 577	15 368	19 005	19 201	23 356	28 754

## CHIFFRE D'AFFAIRES EXPORTATION PAR PAYS . VEHICULES (1)

II/

(en millions de francs)

Source : Service d'Etudes Peugeot

	1960	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73
<u>Exportations globales</u>	592,7	590,8	630,1	721,9	655,2	736,1	814,6	952,3	949,0	1 279,1	1 900,2	2 387,5	2 953,3	3 430,3
<u>Exportations Europe</u>														
. ALLEMAGNE	47,9	63,9	99,2	109,8	88,3	96,8	98,7	151,9	146,3	181,2	312,4	413,5	567,2	572,2
. ITALIE	4,0	5,1	13,2	25,6	8,1	15,6	19,1	19,4	20,9	48,9	81,9	142,3	196	259,5
. BELGIQUE - LUX.	56,4	61	67,5	72,3	81,4	88,7	87,4	100,6	117,1	199,9	287,9	323,4	385,1	485,5
. PAYS-BAS	2	2,3	1,7	1,5	9,6	14,2	18,1	35,2	46,1	60,8	89,3	113,2	154,8	241,7
. GRANDE-BRETAGNE	7,9	3	4,2	5,2	6	5	5,6	8,1	7,4	9,5	22,4	82	174,6	201,4
. DANEMARK	4,5	3,7	6,5	3,1	7,9	5,6	9,6	10,9	10,4	14,5	10,9	12,1	13,4	32,3
. IRLANDE	0,7	1,2	0,7	1,2	1	1,1	0,9	1,5	1,5	2,2	4,3	5	6	14,6
. NORVEGE	4,6	5,2	6	7,2	8,4	7,4	11	12,8	9,7	19	18,4	22,6	25,6	25
TOTAL CEE	128	145,4	199	228,9	210,7	234,4	250,4	340,4	359,4	536	827,5	1 114,1	1 522,7	1 832,2
. SUISSE	30,2	46,5	44,4	49,3	43,0	46,3	49,2	54,1	49,3	71,2	96,9	108,4	136,9	158
. SUEDE	16,4	17,2	16,7	33,5	37,5	59	42,5	52	55	85,9	92,8	93	128,1	89,9
. AUTRES EUROPE OCC.	42,8	54,4	53,9	58,6	67,7	65	74,5	94,5	72,9	93,2	156,2	213	230,7	239,2
. EUROPE EST	0,4	0,9	1,5	0,8	1,1	1,8	1,5	3,1	3,8	2,6	5,7	8,2	2,9	4,2
TOTAL AUTRES EUROPE	89,8	119	116,5	142,2	149,3	172,1	167,7	203,7	181	252,9	351,6	422,6	498,6	491,3
<u>Grande Exportation</u>														
TOTAL	374,9	326,4	314,6	350,8	295,2	329,6	396,5	408,2	408,6	490,2	721,1	850,8	932	1 106,8
. USA - CANADA	92,1	43,7	44,1	33,1	33,9	38,8	46,2	46,8	48,9	49,8	105,9	85,6	68,7	65,5
. AMERIQUE LATINE	68,7	79	75,6	69,5	50	59,8	64,2	55,7	52,6	67	78,3	81,7	76,2	73,3
. AFRIQUE	173	164,4	151,2	199,1	162,5	175,7	213,8	222,9	221,5	262,8	378,9	513,3	560	667
. ASIE - OCEANIE	41,1	39,3	43,7	49,1	48,8	55,3	72,3	82,8	85,6	110,6	158	170,2	227,1	301

(1) VP + VU sans P.D.

## CHIFFRE D'AFFAIRES PAR MODELES

(en millions de F. HT)

IV/

TABLEAU P.8

Source : Service d'Etudes Peugeot

		1962	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73
<u>1 0 4</u>	Fr.									-	-	76	606
	Exp.									-	-	32	215
	T.									-	-	108	821
<u>2 0 4</u>	Fr.									834	924	940	746
	Exp.									326	397	436	395
	T.									1 160	1 321	1 376	1 141
<u>3 0 4</u>	Fr.									644	736	842	1 079
	Exp.									284	357	470	597
	T.									928	1 093	1 312	1 676
<u>4 0 4</u>	Fr.									290	223	213	158
	Exp.									712	748	735	740
	T.									1 002	971	948	898
<u>5 0 4</u>	Fr.									605	847	1 018	1 180
	Exp.									552	850	1 235	1 422
	T.									1 157	1 697	2 253	2 602
<u>J 7</u>	Fr.									178	234	285	392
	Exp.									26	35	45	61
	T.									204	269	330	453
<u>TOTAL</u>	Fr.	1 055	1 219	1 261	1 311	1 691	1 821	1 878	2 258	2 551	2 964	3 374	4 161
	Exp.	630	722	655	736	814	952	949	1 279	1 900	2 387	2 953	3 430
	T.	1 685	1 941	1 916	2 047	2 505	2 773	2 827	3 537	4 451	5 351	6 327	7 591

PAYS ET NOM DE LA SOCIETE	DATE DE FONDATION ORGAN. JURIDIQUE ET EVOLUTION HISTORIQUE	INFORMATIONS SUR LE RESEAU (SIEGE, POINTS DE VENTES ETC)	VENTES (C.A, unités)																																						
<p><u>BELGIQUE</u> Société Anonyme BELGE des AUTOMOBILES PEUGEOT - SAFAP</p>	<p>Propriété du Capital : Groupe Peugeot (Peugeot S.A.) contrôle 99,99% du capital.</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Ventes</th> <th>1971</th> <th>1972</th> <th>1973</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Belgique</td> <td>18 105</td> <td>21 847</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Pays Bas</td> <td>21 188</td> <td>25 407</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Luxembourg</td> <td>751</td> <td>745</td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>40 044</td> <td>47 999</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Ventes	1971	1972	1973	Belgique	18 105	21 847		Pays Bas	21 188	25 407		Luxembourg	751	745		TOTAL	40 044	47 999		<p><u>TAUX PENET</u></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Belgique</td> <td>6,3</td> <td>6,1</td> </tr> <tr> <td>Luxembourg</td> <td>5,1</td> <td>4,9</td> </tr> <tr> <td>Pays-Bas</td> <td>5,0</td> <td>5,5</td> </tr> <tr> <td>C.A. (HT)</td> <td>2 588</td> <td>3 265</td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td>50</td> <td>III</td> </tr> </tbody> </table> <p>en millions de FB</p>	Belgique	6,3	6,1	Luxembourg	5,1	4,9	Pays-Bas	5,0	5,5	C.A. (HT)	2 588	3 265	Bénéfice Net	50	III
Ventes	1971	1972	1973																																						
Belgique	18 105	21 847																																							
Pays Bas	21 188	25 407																																							
Luxembourg	751	745																																							
TOTAL	40 044	47 999																																							
Belgique	6,3	6,1																																							
Luxembourg	5,1	4,9																																							
Pays-Bas	5,0	5,5																																							
C.A. (HT)	2 588	3 265																																							
Bénéfice Net	50	III																																							
<p>PEUGEOT AUTOMOBILES BRUXELLES</p>	<p>filiale de la SAFAP (99,95% du capital)</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Ventes</th> <th>1971</th> <th>1972</th> <th>1973</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C.A. (H.T.)</td> <td>5 965</td> <td>6 480</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéf. Net</td> <td>748</td> <td>873</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table>			Ventes	1971	1972	1973	C.A. (H.T.)	5 965	6 480		Bénéf. Net	748	873	8																								
Ventes	1971	1972	1973																																						
C.A. (H.T.)	5 965	6 480																																							
Bénéf. Net	748	873	8																																						
<p><u>ALLEMAGNE FEDERALE</u></p>	<p>fondation : 1967 Importants investissements commerciaux réalisés en 1973. Filiale de Peugeot SA. (90% du cap.) Participation d'Automobiles Peugeot 10%.</p>	<p>points de vente : 1050 (en 1972) directions régionales : 4 succursales : 8</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1971</th> <th>1972</th> <th>1973</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ventes (nombre)</td> <td>52 273</td> <td>61 975</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Immatric.</td> <td>51 929</td> <td>59 573</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Part du Marché</td> <td>2,4%</td> <td>2,8%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>CA (Hors taxes)</td> <td>387</td> <td>494</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td>3,6</td> <td>4,5</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>en millions de D.M.</p>				1971	1972	1973	Ventes (nombre)	52 273	61 975		Immatric.	51 929	59 573		Part du Marché	2,4%	2,8%		CA (Hors taxes)	387	494		Bénéfice Net	3,6	4,5		<p>Les modifications de parités monétaires intervenues depuis 1971 ont favorisé la pénétration de Peugeot Deut. sur le marché allemand.</p>											
	1971	1972	1973																																						
Ventes (nombre)	52 273	61 975																																							
Immatric.	51 929	59 573																																							
Part du Marché	2,4%	2,8%																																							
CA (Hors taxes)	387	494																																							
Bénéfice Net	3,6	4,5																																							
<p><u>ITALIE</u> Peugeot Automobili Italia SPA</p>	<p>filiale Peugeot SA 100%</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1971</th> <th>1972</th> <th>1973</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ventes (nombre)</td> <td>19 345</td> <td>18 883</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Immatric. nombre</td> <td>12 954</td> <td>17 410</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Part du marché</td> <td>0,9%</td> <td>1,2%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>CH (hors taxes)</td> <td>20 963</td> <td>29 977</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net +</td> <td>300</td> <td>436</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>+ millions de Lira italiennes</p>				1971	1972	1973	Ventes (nombre)	19 345	18 883		Immatric. nombre	12 954	17 410		Part du marché	0,9%	1,2%		CH (hors taxes)	20 963	29 977		Bénéfice Net +	300	436													
	1971	1972	1973																																						
Ventes (nombre)	19 345	18 883																																							
Immatric. nombre	12 954	17 410																																							
Part du marché	0,9%	1,2%																																							
CH (hors taxes)	20 963	29 977																																							
Bénéfice Net +	300	436																																							
<p><u>GRANDE - BRETAGNE</u> "Peugeot Automobile United Kingdom Ltd"</p>	<p>(créé en 1971). Objectif prévu pour 1973: augmentation des immatriculations Peugeot de 50% environ. filiale de Peugeot SA (90%) Automobiles Peugeot (10%)</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1971</th> <th>1972</th> <th>1973</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ventes (nombre)</td> <td>7 501</td> <td>15 617</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Immatric. - nombre</td> <td>5 980</td> <td>12 847</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- part du marché</td> <td>0,5%</td> <td>0,8%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C.A. ( )</td> <td>6,97</td> <td>16,48</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td>0,19</td> <td>0,24</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>en millions de £.</p>				1971	1972	1973	Ventes (nombre)	7 501	15 617		Immatric. - nombre	5 980	12 847		- part du marché	0,5%	0,8%		C.A. ( )	6,97	16,48		Bénéfice Net	0,19	0,24		<p>Peugeot a bénéficié en 1972 de la bonne conjoncture du marché anglais. Avec les mesures de détaxation fiscale en particulier les ventes totales ont augmenté de 27% et celles des marques importantes de 55%.</p>											
	1971	1972	1973																																						
Ventes (nombre)	7 501	15 617																																							
Immatric. - nombre	5 980	12 847																																							
- part du marché	0,5%	0,8%																																							
C.A. ( )	6,97	16,48																																							
Bénéfice Net	0,19	0,24																																							
<p><u>SUEDE</u> "A.B. GJERTVANG"</p>	<p>Filiale de Peugeot SA à 100% à partir de 1972. (Cette firme était auparavant l'importateur local des véhicules Peugeot)</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1971</th> <th>1972</th> <th>1973</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ventes (nombre)</td> <td></td> <td>10 060</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Immatric. - nombre</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>- part du marché</td> <td>4,4%</td> <td>4,6%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C.A. (hors taxes)</td> <td></td> <td>178</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td></td> <td>1,26</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>en millions de couronnes</p>				1971	1972	1973	Ventes (nombre)		10 060		Immatric. - nombre				- part du marché	4,4%	4,6%		C.A. (hors taxes)		178		Bénéfice Net		1,26		<p>Peugeot s'est assuré encore le contrôle en 1972 de deux autres firmes : "MASKIN A.B. SALAR" (vente de pièces détachées) et de A.B. SVENSK EILOISKONTERING (financement des ventes à crédit).</p>											
	1971	1972	1973																																						
Ventes (nombre)		10 060																																							
Immatric. - nombre																																									
- part du marché	4,4%	4,6%																																							
C.A. (hors taxes)		178																																							
Bénéfice Net		1,26																																							

<p><u>ESPAGNE</u> "Sociedad Anonima Espagnola de Automobiles Peugeot" SEAP.</p>	<p>Filiale de Peugeot S.A. (67,60% du capital)</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1971</th> <th>1972</th> <th>1973</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ventes (nombre)</td> <td>504</td> <td>459</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ventes commissionnées</td> <td>451</td> <td>847</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C.A. hors taxes</td> <td>143</td> <td>161</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td>13,4</td> <td>18,5</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>en millions de pesetas</p> <p>Les ventes commissionnées concernent les véhicules délivrés aux Iles Canaries et dans les autres territoires espagnols d'outre-mer.</p>		1971	1972	1973	Ventes (nombre)	504	459		Ventes commissionnées	451	847		C.A. hors taxes	143	161		Bénéfice Net	13,4	18,5		<p>Importation de véhicules très modeste dans le cadre d'un système de quotas (Application de l'accord-préférentiel entre l'Espagne et la CEE)</p> <p>La Société TAIBESA, filiale de la SEAP, a fait un chiffre d'affaires hors taxes de 20,8 million de pesetas et un bénéfice net de 1,55 en 1972.</p>																
	1971	1972	1973																																					
Ventes (nombre)	504	459																																						
Ventes commissionnées	451	847																																						
C.A. hors taxes	143	161																																						
Bénéfice Net	13,4	18,5																																						
<p><u>ETATS - UNIS</u> " Peugeot INC" 2 filiales 100% 100%</p> <p>Peugeot New England Inc Peugeot Western Distributers</p>	<p>Filiale à 100% de Peugeot S.A.</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1971</th> <th>1972</th> <th>1973</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ventes (nombre)</td> <td>5 312</td> <td>4 593</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C.A.</td> <td>14,26</td> <td>14,89</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td>0,189</td> <td>0,127</td> <td></td> </tr> <tr> <td>CA de :</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Peugeot New England</td> <td></td> <td>6 178</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Peugeot Western Dist.</td> <td></td> <td>2 858</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice</td> <td></td> <td>0,021</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice</td> <td></td> <td>0,102</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>en millions de US \$</p>		1971	1972	1973	Ventes (nombre)	5 312	4 593		C.A.	14,26	14,89		Bénéfice Net	0,189	0,127		CA de :				Peugeot New England		6 178		Peugeot Western Dist.		2 858		Bénéfice		0,021		Bénéfice		0,102		<p>Marché en régression pour Peugeot. "Peugeot INC" est entrée en 1972 dans une période de repli qui durera vraisemblablement quelques années "Après le retrait du marché des 304 elles n'offrent que les 504 berlines et break.</p>
	1971	1972	1973																																					
Ventes (nombre)	5 312	4 593																																						
C.A.	14,26	14,89																																						
Bénéfice Net	0,189	0,127																																						
CA de :																																								
Peugeot New England		6 178																																						
Peugeot Western Dist.		2 858																																						
Bénéfice		0,021																																						
Bénéfice		0,102																																						
<p><u>CANADA</u> "Peugeot Canada Limitee"</p>	<p>Filiale de Peugeot S.A. (93% du capital)</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1971</th> <th>1972</th> <th>1973</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ventes (nombre)</td> <td>2 292</td> <td>2 207</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C.A.</td> <td>8,383</td> <td>9,164</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bén. Net</td> <td>0,012</td> <td>0,010</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		1971	1972	1973	Ventes (nombre)	2 292	2 207		C.A.	8,383	9,164		Bén. Net	0,012	0,010		<p>Peugeot Canada se trouve (1972) confronté à des problèmes très proches de ceux qui se présentent aux Etats-Unis à Peugeot INC et se prépare lui aussi à entrer dans une longue période pendant laquelle son activité restera assez limitée.</p>																				
	1971	1972	1973																																					
Ventes (nombre)	2 292	2 207																																						
C.A.	8,383	9,164																																						
Bén. Net	0,012	0,010																																						
<p><u>ARGENTINE</u> "SAICA"</p>	<p>Filiale de "San Carlos Argentine" (Société de portefeuille) à 99,55%</p>	<p>Société de Distribution de pièces détachées et de vente d'accessoires au réseau commercial de la SAFFRAR (Société Industrielle, filiale de Peugeot SA en Argentine)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1971</th> <th>1972</th> <th>1973</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C.A.</td> <td>27,478</td> <td>45,037</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bén. Net</td> <td>1,862</td> <td>7,352</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>en millions de pesos argentins</p>		1971	1972	1973	C.A.	27,478	45,037		Bén. Net	1,862	7,352																										
	1971	1972	1973																																					
C.A.	27,478	45,037																																						
Bén. Net	1,862	7,352																																						
<p><u>CHILI</u> "Automotores San Cristobal SAIC"</p>	<p>Filiale de Peugeot S.A. (35% du capital contrôle par Peugeot SA et 20% pour la SAFFRAR - filiale Argentine de Peugeot) Le reste du capital appartient à des intérêts chiliens.</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1971</th> <th>1972</th> <th>1973</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ventes (nombre)</td> <td></td> <td>1 494</td> <td></td> </tr> <tr> <td>CA (hors taxes)</td> <td></td> <td>285,9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéf. Net</td> <td></td> <td>6,56</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		1971	1972	1973	Ventes (nombre)		1 494		CA (hors taxes)		285,9		Bénéf. Net		6,56																						
	1971	1972	1973																																					
Ventes (nombre)		1 494																																						
CA (hors taxes)		285,9																																						
Bénéf. Net		6,56																																						
<p><u>AFRIQUE DU SUD</u> "Peugeot Automobile Africa Pty Ltd"</p>	<p>Participation de Peugeot SA dans le capital (13,16% le Reste ?</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1971</th> <th>1972</th> <th>1973</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ventes (nombre)</td> <td>13 952</td> <td>14 999</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Immatriculations</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>- nombre</td> <td>13 222</td> <td>14 369</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- part du marché</td> <td>4,5%</td> <td>4,9%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>CA (hors taxes)</td> <td>28,105</td> <td>34,908</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td>0,186</td> <td>0,248</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>en millions de Rands</p>		1971	1972	1973	Ventes (nombre)	13 952	14 999		Immatriculations				- nombre	13 222	14 369		- part du marché	4,5%	4,9%		CA (hors taxes)	28,105	34,908		Bénéfice Net	0,186	0,248										
	1971	1972	1973																																					
Ventes (nombre)	13 952	14 999																																						
Immatriculations																																								
- nombre	13 222	14 369																																						
- part du marché	4,5%	4,9%																																						
CA (hors taxes)	28,105	34,908																																						
Bénéfice Net	0,186	0,248																																						
<p><u>ZAIRE</u> "Peugeot Automobile Zaire"</p>	<p>Filiale de Peugeot SA (80%)</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1971</th> <th>1972</th> <th>1973</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ventes (nombre)</td> <td>953</td> <td>1 022</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C.A.</td> <td>2,241</td> <td>2,195</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>en millions de "Zaires" Bénéfice net négatif en 1972. perte de 3 400 Zaires</p>		1971	1972	1973	Ventes (nombre)	953	1 022		C.A.	2,241	2,195		<p>Marché très limité caractérisé par des moyens de communications très rares et par un développement irrégulier.</p>																								
	1971	1972	1973																																					
Ventes (nombre)	953	1 022																																						
C.A.	2,241	2,195																																						
<p><u>TUNISIE</u> "Société Tunisienne Automobile"</p>	<p>Société Commerciale et Industrielle (assemblage)</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1971</th> <th>1972</th> <th>1973</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ventes (nombre)</td> <td>104</td> <td>1 060</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C.A. (hors taxes)</td> <td></td> <td>2,601</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bénéfice Net</td> <td></td> <td>0,166</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>en millions de "Dinars" En 1972 de 1060 véhicules vendus 738 ont été assemblés localement.</p>		1971	1972	1973	Ventes (nombre)	104	1 060		C.A. (hors taxes)		2,601		Bénéfice Net		0,166																						
	1971	1972	1973																																					
Ventes (nombre)	104	1 060																																						
C.A. (hors taxes)		2,601																																						
Bénéfice Net		0,166																																						

PAYS D'IMPLANTATION ET NOM DE LA SOCIÉTÉ	DATE D'IMPLANTATION ET ÉVOLUTION HISTORIQUE - Organisation Juridique et rapport avec	ORGANISATION DE LA PRODUCTION			RESULTATS COMMERCIAUX ET FINANCIERS			OBSERVATIONS GÉNÉRALES
		i) - Usines ii) - Emploi iii) - Capacité de production	iv) taux d'intégration de modèles	etc	- VENTES - C.A. - Bénéfices	- taux de pénétration		
ARGENTINE "Sociedad Anonima Franco Argentina de Automotores - Safran"	filiale de PEUGEOT S.A. (94,40% du capital)	1971 28 578 4 740 B. 504 56,5% B. 404 33,5% Pick up 20,0%	1972 24 092 5 042 59,3% 33,5% 7,2%	1973	1971 29 156 501 0,653 21,8	1972 23 395 612 - 24 37,6	1973	Pays tombé par une crise politique sociale et éco- nomique qui s'est réperc- tée dans le développement de l'industrie locale. Faible croissance de la demande entre 1971 et 1972 après une période de croissance accélérée (1,6% la croissance des
CHILI "AUTOMOTORES FRAN- CO CHILENA" (1) "CORMECANICA" (2)	(1) Filiale de AUTOMOBILES PEUGEOT (50%) avec parti- cipation importante de la RNUR (41,32%). Le res- te du capital appartient à la Société "Automotores San bis total SAIC" fila- le commerciale de Peugeot au Chili.  (2) Centrale majoritaire de l'Etat Chilien. La par- ticipation que la Socié- té Automobiles Peugeot y détient (14,96%) devait être transférée à la So- ciété d'économie mixte d'après une décision du gouvernement antérieur. Maintenant. Date d'implantation : Octobre 1970	1971 I 907 estimation	1972 4 042 I 717	1973 6 000				
AFRIQUE DU SUD "NATIONAL MOTOR ASSEMBLIES LTD" après 1973 "PEUGEOT HOLDINGS (Proprietary) Ltd"	Devenue filiale à 100% de Peugeot Africa en no- vembre 1971, National Motor Assemblées a vécu en 1972 la première an- née d'une transition qui doit la conduire à bref délai à une intégration plus poussée dans le Groupe Renault. En 1973 Peugeot Automobi- le Africa a cédé son pa- trimoine à National Motor Assemblées qui assure maintenant les deux acti- vités.	1971 16 951 13 934 3 017 3 921 8 981 2 262 57%	1972 15 630 15 164 466 3 921 8 981 2 262 60%	1973 17 281	1971 12,6 - 0,46	1972 14,2 0,56	1973 44,14 1,2	L'obligation d'amener le taux d'intégration à 60% la nécessité d'entre- prendre dans l'avenir des nouvelles fabrications investissements importants
MADAGASCAR "SOCIÉTÉ MALGACHE DE CONSTRUCTION AUTOMOBILE SOMACCA"	Peugeot détient 16,6% du capital de la SOMACCA et la Régie Renault 25%	1971 I 945 629 5 000 (I) capacité annuelle d'as- semblage pour l'ensemble des marques	1972 I 522 565	1973 I 241 408	1971 245,4 15,3	1972 204,5 - 2,1	1973 110,6 3,2	
MALAISE "ASIA AUTOMOBILE INDUSTRIE SDN BHD"	Filiale commune du cons- tructeur Toyo Kogyo (Maz- da) et du groupe Peugeot la société Malaise Asia Automobile a bénéficié en 1972 d'une conjoncture très favorable et qui a continué en 1973.  - date d'implantation : 1968 - Participation dans la capital: Peugeot 36,4%, Toyo Kogyo 36,4,	1971 4 461 2 191 272	1972 4 640 2 507 272	1973 8 149 3 506 4 643 709	1971 24 0,369	1972 27 0,345	1973 48,1 1,1	en millions de dollars ma- lais. Investissements prévus pour 1974 année pour laquelle on prévoit une production de plus de 10 000 véhicules.
NIGERIA (Contrat d'Assem- blage)	Contrat d'Assemblage avec la "Société Commer- ciale de l'Ouest Afri- cain" SCOA	1971 I 044	1972 ?	1973 ?				La S.C.O.A. assemble aussi des modèles de la British Leyland
AUSTRALIE (Contrat d'Assem- blage)	Assemblage des voitures 504 prise en charge par Renault Australia Pty.	1971 2 000	1972 ?	1973 ?				

## NOTES FINALES

(I) Depuis l'après-guerre, le commerce international montre une nette tendance à un développement beaucoup plus rapide que la production. Selon l'O C D E, la valeur des exportations mondiales a été multipliée par cinq entre 1950 et 1970 et le taux de croissance des exportations a largement excédé le taux de croissance du produit (PNB) dans tous les grands pays industrialisés occidentaux. Dans le cas français, le ratio exportations/PNB passe de 11,2 % à 14,5 % entre 1960 et 1970 (à prix constants de 1960)(1).

Dans ce cadre on peut dire que le commerce international de l'automobile ne fut pas une exception. Il s'est caractérisé par une croissance nettement supérieure à celles de la production et de la consommation, au moins pour les pays européens, et pour le Japon. La France est un bon exemple de ce phénomène : pour la période 1960-1973 pendant que les exportations en nombre d'unités physiques augmentaient à un TMVA de 9,67 % (9,85 % pour les VP&C) la production a cru de 7,15 % (7,43 % pour les VP&C) et la demande (immatriculation des véhicules neufs) de 6,25 % (6,40 % pour les VP&C). D'autre part, il faut rappeler que l'écart entre le taux de croissance des exportations et celui de la production et de la demande, s'est creusé, après 1965, (chapitre 3) au profit des exportations.

(2) La France s'est signalée ainsi par un dynamisme supérieur à la moyenne européenne en ce qui concerne le taux de croissance des exportations (en unités physiques) au moins depuis 1965 (2). Les

---

(1) "Les transports et les échanges extérieurs" -rapport intermédiaire SAEI-ECEOM. Selon la même étude, les rapports entre les taux de croissance des exportations et du PNB pour la période de 1955-70 a été 1,4 pour la France, 1,4 pour le Japon, 1,5 pour le Royaume-Uni, 1,6 pour le Canada et l'Allemagne Fédérale, 1,9 pour les Etats-Unis et 2,5 pour l'Italie.

(2) Le taux de croissance des exportations européennes a été de 8,3 %/an, de 1965 à 1970. Le taux français pour la période 1965-73 a été de 14,85 % (15,50 pour les VP&C).

résultats ont été des progrès sensibles du taux de pénétration des marques françaises sur l'ensemble des marchés européens et particulièrement dans le marché commun. L'explication du dynamisme des exportations françaises doit être recherchée, comme on l'a vu, en grande mesure dans la stratégie commerciale des constructeurs français qui ont (à l'exception de CITROEN qui, jusqu'à 1967, s'est axé essentiellement sur le marché intérieur) depuis 1956-57 développé des efforts systématiques et continus sur les marchés extérieurs. Le fait que l'implantation commerciale des constructeurs français dans les pays de la CEE date d'avant l'abolition des droits de douane a joué un rôle important dans les résultats obtenus sur ces marchés.

Mais l'ancienneté de l'implantation commerciale à l'étranger n'est pas à elle seule un facteur suffisant pour expliquer les succès des constructeurs français. Il faut rappeler que l'industrie automobile anglaise par exemple, présentait déjà, au début des années 1950 un taux d'exportation de 75 %, mais malgré cela les performances des constructeurs anglais sur les marchés extérieurs n'ont pas été brillantes au cours des années 60.

Quand la pénétration commerciale à l'étranger n'est pas accompagnée des investissements nécessaires à la création d'un réseau et d'un service après-vente efficace et de campagnes publicitaires visant à imposer l'image de marque du constructeur, les bons résultats obtenus dans une conjoncture favorable sur certains marchés peuvent être très rapidement annulés : le recul par exemple, des exportations françaises et européennes vers les Etats-Unis, depuis 1960 semble en être l'illustration.

Ainsi sur les marchés européens les efforts des constructeurs français ont été systématiques. Ils se sont inscrits dans la stratégie commerciale, à long terme, des différents groupes. Cette stratégie a consisté à privilégier les marchés européens : de 43,8 % du total des exportations françaises

en 1955 on arrive aujourd'hui à 80,6 %.

(3) A l'internationalisation des marchés s'est ajouté l'internationalisation de la production comme phénomène qui conditionne, depuis quinze ans, les modalités d'implantation des constructeurs français à l'étranger.

Comme on l'a vu, il y a grosso modo "deux types" d'internationalisation qui dérivent de deux situations historiques différentes :

- i - le premier, celui des constructeurs américains qui ont, dès le début, privilégié l'exportation de capitaux et l'internationalisation de la production avec comme résultat que la production intérieure ne dépende pas des marchés extérieurs,
- ii - le deuxième, choisi par la plupart des constructeurs européens, est fondé sur l'internationalisation des marchés, c'est-à-dire l'exportation du produit. Ici, comme on l'a vu, l'internationalisation de la production n'est qu'une réaction des constructeurs à des modifications radicales des conditions de pénétration dans un nombre croissants de pays. Les constructeurs sont alors obligés de d'orienter leur politique avec les résultats qui ont été exposés dans le chapitre II.

Les modalités d'implantation industrielle des constructeurs européens à l'étranger ont impliqué, jusqu'à maintenant, le maintien des flux physique d'exportations (entreprise mère → filiale) de collections ou de petites collections destinées à nourrir la production des filiales industrielles. Mais cette situation risque de subir des modifications importantes si on prend en compte les tendances amorcées dans les pays où l'activité automobile se développe par la voie de la présence des filiales des grands constructeurs européens, américains ou japonais. Bref, on pourrait schématiser ces tendances de la manière suivante :

- croissance considérable du nombre des pays en voie de développement qui font démarrer une activité de production automobile, augmentation

du poids relatif des marchés et de la production de ces pays dans la production et les marchés mondiaux.

- élévation du taux d'intégration local avec transformation pour certains pays de l'activité de construction partielle ou construction complète sur place, avec élimination des flux d'importation des petites collections. C'est notamment le cas du Brésil, de l'Espagne et bientôt de l'Argentine et du Mexique.

Dans ce cadre, les filiales stratégiques - c'est-à-dire les filiales qui fabriquent entièrement (ou presque) les véhicules sur place - pourraient, à moyen terme, non seulement ne plus dépendre des flux physiques des entreprises - mère, mais encore les remplacer dans la fourniture des collections ou même dans l'exportation de built up sur certains marchés. Ce phénomène d'ailleurs se manifeste déjà, à l'heure actuelle, encore que de façon limitée. Ainsi, par exemple, pour ne retenir que le cas des constructeurs français, on voit déjà les filiales de Renault et Citroën en Argentine qui exportent des collections (C.K.D.) destinées à être assemblées au Chili (par les filiales locales de Citroën et de Renault) ou vers l'Uruguay (dans le cadre d'un contrat d'assemblage). On voit aussi la "réimportation" des véhicules des marques françaises produites en Espagne à destination du marché intérieur français. Même chose pour les véhicules assemblés par les constructeurs français dans les filiales belges.

Ainsi, dans certains pays, les cadences de production automobile, de même que les progrès en matière de productivité réalisés par la sous-traitance et les fournisseurs locaux ont permis d'obtenir à l'heure actuelle, des coûts de production compatibles avec le lancement du produit sur le marché international (I).

Dans ce cadre, personne ne peut assurer que d'ici à la fin de la

---

(I) Compte tenu évidemment des niveaux de salaires qui sont beaucoup plus faible que dans les pays industrialisés.

présente décennie, le flux d'exportations des collections, à partir des usines françaises vers l'Amérique Latine ne sera pas remplacé par des exportations en provenance d'Argentine ou du Mexique. Même chose pour les pays d'Afrique du Nord ou pour le Portugal par rapport à l'Espagne par exemple.

Certains prévoient une modification encore plus radicale de la division internationale du travail au cours des prochaines années et vont jusqu'à dire que la France pourrait, dans un délai de cinq ou six ans, importer massivement des voitures du tiers-monde comme on importe aujourd'hui des chemises fabriquées à Hong-Kong ou ailleurs.

À ce propos, malgré le caractère nettement exploratoire de la présente étude, il nous paraît nécessaire de faire quelques remarques. A l'exception de l'Espagne et de la Belgique, il nous paraît difficile de s'attendre à une importation considérable des véhicules français provenant des filiales industrielles à l'étranger, au moins dans un délai de cinq à dix ans. En effet, il n'est pas pensable que des pays dont l'activité automobile a débuté ces dernières années (pays africains ou pays arabes) puissent être en mesure de produire à coûts compétitifs au niveau international. En ce sens, il n'est pas sans intérêt de mettre en valeur l'évolution de l'industrie automobile espagnole ou brésilienne. Dans ces pays où l'industrie automobile a débuté vers 1955, ce n'est qu'après presque deux décennies que certaines modèles sorties de leurs chaînes commencent à devenir compétitifs sur les marchés internationaux.

Par ailleurs, on peut penser qu'une importation massive des véhicules en provenance des filiales des pays en voie de développement poserait sans aucun doute de sérieux problèmes pour la rentabilisation des appareils productifs des constructeurs européens. Si on part des hypothèses suivantes :

i - l'appareil productif de l'industrie automobile compte tenu de sa spécificité, et de sa rigidité, ne peut pas être "reconverti"

à d'autres objectifs de production,

ii - en fonction des investissements réalisés depuis la fin des années 60 et qui arrivent à maturité à l'heure actuelle, l'industrie automobile paraît parfaitement équipée (ou peut être suréquipée) pour faire face à une demande qui, après une période de stagnation, devra vraisemblablement reprendre un taux de croissance très faible.

L'idée de voir la production des pays du tiers-monde (réalisée par les filiales des constructeurs européens) concurrencer le produit européen sur les marchés européens paraît effectivement utopique au moins dans l'horizon indiqué.

Cela ne veut pas dire que la tendance à la délocalisation de plus en plus poussée des activités de production de certaines branches industrielles y compris la branche automobile, ne soit pas réelle. Nous voulons simplement souligner le fait que jusqu'à maintenant cette délocalisation s'est produite, dans le cas de l'automobile, en fonction des marchés locaux des pays en voie de développement et de la décision des gouvernements locaux de satisfaire la demande locale des différents pays à partir d'une activité industrielle "nationale".

Le passage à une nouvelle étape où la délocalisation n'est plus déterminée, pour l'essentiel, par les facteurs antérieurs mais par un nouveau schéma de la division internationale du travail, c'est-à-dire indépendamment de la dimension du marché du pays d'implantation, ne paraît pas une évidence dans un délai de cinq à dix ans. De toute façon, étant donné l'importance de ce problème, il pourrait être l'objet d'un approfondissement dans la deuxième étape de l'étude.

Il reste encore à remarquer que indépendamment des délais et des modalités prises par les transformations des activités de construction automobile dans les pays en voie de développement, il y aura sans doute, pour les grands constructeurs un champ d'activités important autre que

l'exportation du produit (y compris les collections). Il s'agit de l'exportation de technologie et d'équipements pour ceux qui ont pris la voie de la diversification. A ce propos, il faut rappeler que la dépendance technologique des pays en voie de développement vis-à-vis des grands constructeurs américains, européens ou japonais reste un fait incontestable. Contrairement aux pays socialistes dont la stratégie a été clairement d'arriver, à moyen terme, à une autonomie technologique, soit par la voie de la construction sous licence, soit par la voie des contrats d'assistance technique les pays du tiers-monde malgré les progrès réalisés en ce qui concerne le développement industriel restent autant dépendants qu'au début du processus d'implantation industrielle.

Rappelons qu'il n'existe pas de marques ou de modèles espagnols, brésiliens, argentins, etc... De même, il n'y a pas de constructeurs nationaux dans les pays en voie de développement (sauf certaines firmes opérant dans le domaine des poids lourds ou des véhicules utilitaires mais leur importance reste très marginale). La totalité de l'activité automobile dans ces pays est le fait de l'implantation des filiales de grands producteurs ou de la formation de sociétés mixtes avec une participation majoritaire de l'Etat ou de capitaux privés locaux. Néanmoins, ces dernières modalités ne modifient pas la situation de dépendance technologique.

(4) Ceci dit quelles pourraient être les possibilités des constructeurs français dans l'avenir sur ces marchés ? En ce qui concerne l'internationalisation de la production, on constate que les firmes françaises les plus "internationalisées" sont Renault et ensuite Citroën. Pour ces deux constructeurs, la proportion des véhicules qui sont sortis des chaînes de montage à l'étranger, par rapport à la production totale, n'a cessé d'augmenter pour arriver, en 1973 à 32,2 % pour Renault et 25,8 % pour Citroën (les véhicules montés ou fabriqués à l'étranger

représentent environ 55 % du total des exportations pour tous les deux). Pour Peugeot, le poids des activités industrielles à l'étranger est encore beaucoup plus faible et pour Chrysler France tout à fait marginal en raison de sa place à l'intérieur du groupe Chrysler.

Ainsi à priori, on pourrait penser que Renault et Citroën seraient les constructeurs français les mieux placés pour poursuivre avec succès les activités industrielles hors frontières et l'exportation de technologie. Cependant, il faut prendre en compte que l'absorption de Citroën par Peugeot pourrait entraîner des modifications de politique difficiles à prévoir, et créer une situation financière qui pourrait compromettre, au moins à moyen terme, la capacité du nouveau groupe à développer de nouvelles initiatives dans ce domaine.

Si on considère les exigences financières associées à l'implantation industrielle des constructeurs à l'étranger on peut conclure qu'à l'heure actuelle le nombre de constructeurs qui peuvent se permettre une politique poussée d'implantation au niveau mondial est très limité. Dans le cas français, c'est sans aucun doute Renault qui continuera à prendre les initiatives les plus importantes dans ce domaine avec, au niveau européen, Volkswagen et Fiat (BLMC garde une place très secondaire).

(5) Les modèles construits par l'industrie automobile française ont été jusqu'à maintenant conçus en fonction du marché européen dont les caractéristiques sont de plus en plus homogènes. C'est l'opinion unanime manifestée par les constructeurs français au cours d'une enquête réalisée pendant la préparation de cette étude. La politique actuelle dans ce domaine consiste à présenter chaque modèle de base en plusieurs versions : parfois certaines de ces versions sont déterminées par les conditions spécifiques d'un marché particulier,

comme par exemple le marché américain où les normes en matière de sécurité et pollution ont obligé certains constructeurs à apporter des modifications à leurs modèles pour rester sur ce marché. C'est notamment le cas de Citroën avec la CX et Peugeot avec la 504 Diesel.

Bref, on pourrait dire que l'avis des constructeurs paraît correspondre à la réalité : les conditions particulières des marchés non-européens (Nord-Américain ou pays en voie de développement) n'ont pas jusqu'à présent justifié la conception des modèles spécifiques. D'autre part, les tendances qui se présentent dans les pays en voie de développement montrent que les conditions d'utilisations et les caractéristiques du marché sont de plus en plus comparables à celles des pays européens. Ainsi, pourrait-on penser qu'en principe l'évolution des différents marchés dans le futur continuera à garder un caractère "neutre" vis-à-vis de la conception des modèles. Néanmoins, cela n'est qu'une hypothèse de travail qui devrait faire l'objet d'une analyse plus fine puisque dans le cadre de l'étude que nous venons d'achever ce problème n'a pas été considéré de façon exhaustive.