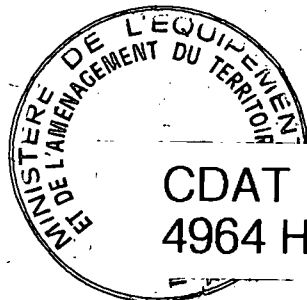


**SERVICE
DES AFFAIRES ECONOMIQUES
ET INTERNATIONALES**

**ETUDES
TRANSPORT URBAIN**

SAEI



**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET
DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

LE SYSTEME DE TRANSPORT URBAIN
LES PRODUCTEURS DE DEUX ROUES

Division Transports Urbains - Mars 1978 -

Etude réalisée avec le
concours de la Société pour le Développe-
ment Urbain et la Recherche Economique
(DURE / IDET - CEGOS)

S O M M A I R E

PLACE DE CETTE NOTE DANS L'ANALYSE DU SYSTEME TRANSPORT URBAIN

CONTENU DU RAPPORT	Pages

I - ETUDE DES FLUX FINANCIERS	1
1 - Méthodologie d'études des flux financiers	2
2 --Tableau des flux financiers	3
II - ETUDE QUALITATIVE	5
1 - Introduction	6
2 - L'industrie du cycle	8
21 - La demande	9
22 - L'Offre	10
23 - Fabrication	12
3 - Les cyclomoteurs	15
31 - La demande	16
311. Le marché intérieur	16
312. Les exportations	17
32 - L'offre	18
321. L'offre française	18
322. Les exportations	22
323. Balance commerciale	22
33 - Fabrication	23
4 - Conclusions	24

ANNEXES :

I - CYCLES

- 1 - Chiffre d'affaires (1967-76) - Parc 1977
- 2 - Marché intérieur (1967-76)
- 3 - Exportations (1967-76)
- 4 - Importations (1967-76)
- 5 - Balance commerciale (1967-76)
- 6 - Pourcentages par type de bicyclettes (1976)
- 7 - Equipement des ménages (1971)
- 8 - Situation au 1er semestre 1977

II - CYCLOMOTEURS

- 1 - Chiffre d'affaires (1976-76) - Parc 77
- 2 - Livraisons par marques (1967-76)
- 3 - Marché intérieur (1968-76)
- 4 - Importations (1968-76)
- 5 - Exportations (1970-76)
- 6 - Balance commerciale (1968-76)
- 7 - Localisation de l'industrie
- 8 - Situation au 1er semestre 1977

INTRODUCTION

Cette note s'inscrit dans le cadre d'une étude de la Division des Transports Urbains du S.A.E.F. portant sur l'analyse de l'ensemble du système des transports urbains.

La Division a publié en Février 1978 un document "Données globales sur le transport urbain en France" qui synthétise l'ensemble des flux économiques et physiques liés à la consommation et à la production du transport urbain (T.U.).

L'analyse économique de la consommation a fait l'objet de deux notes publiées en Février 1978 : "Les transferts liés à la consommation de T.U. par les ménages", "Les transferts liés à la consommation de T.U. par les établissements".

L'analyse de la production aboutira à la publication d'une note pour chacun des six secteurs productifs dont l'analyse a été retenue :

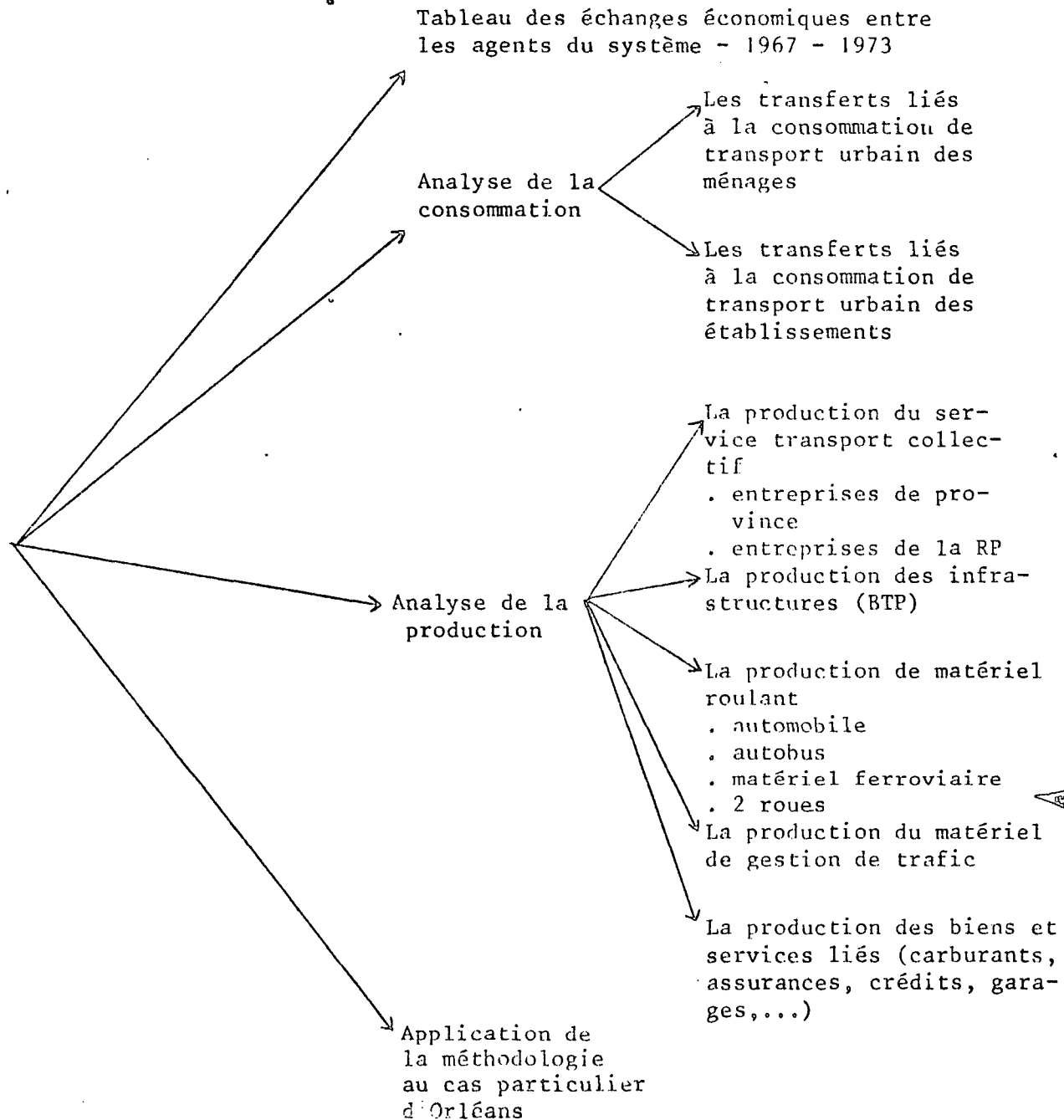
- Les entreprises de transport en commun de province
- Les producteurs d'autobus urbain
- Les producteurs de matériel ferroviaire
- Les producteurs de matériel de gestion de trafic et de matériel de signalisation
- Les producteurs de 2 roues
- Les producteurs d'infrastructures de transport urbain.

Nous présentons ici les producteurs de deux roues
L'étude de ce secteur a fait l'objet d'un contrat avec la Société pour le Développement Urbain et la Recherche Economique (DURE / IDET - CEGOS)

ETUDES

METHODOLOGIQUES

- les transferts liés au système de TU (Septembre 76)
- analyse économique du système de TU (Septembre 76)



CONTENU DU RAPPORT

L'objet de ce rapport est d'analyser les répercussions de la politique des pouvoirs publics en matière de transport urbain sur un secteur industriel particulier : les producteurs de deux roues.

A la différence des secteurs précédents, il n'est pas possible de distinguer ici entre les produits urbains et les produits non urbains. Nous analyserons donc l'ensemble du secteur, posant comme hypothèse que toute la production est destinée à un usage urbain.

L'intervention des pouvoirs publics s'effectue à deux niveaux :

- La mise à la disposition ou la réservation aux deux roues d'une partie de l'infrastructure urbaine (pistes cyclables, couloirs de bus, garage au point d'éclatement du système de transports collectifs). Cet encouragement à l'usage du deux roues reste encore modeste.

- La réglementation en matière sécurité : permis de conduire, âge, port du casque qui peuvent très directement influencer sur la demande, soit quant à son volume global, soit quant au type de matériel.

Ces interventions doivent prendre en considération un secteur au profil très particulier.

- 6 entreprises de motocycle en France dont les deux premières fournissent 94 % de la production.

- 28 entreprises de cycles dont les deux premières fournissent 62 % de la production et qui entraînent derrière elles un secteur important d'équipementiers.

- Un secteur très largement bénéficiaire au niveau de la balance commerciale jusqu'en 1975 et qui est devenue déficitaire depuis 1976 en raison de la pénétration japonaise sur le marché du cycle et du motocycle.

- Des résultats inégaux selon les produits. Une augmentation de la demande intérieure et des exportations (vers les U.S.A. en particulier) pour le cycle. Une cassure dans la demande de cyclomoteurs en raison du port du casque rendu obligatoire en 1975 avec une forte concurrence étrangère. Un secteur de moto (>50cm³) qui a doublé ses ventes en dix ans mais qui produit 500 fois moins que son homologue japonais.

I -

ETUDE DES FLUX FINANCIERS

1 - METHODOLOGIE D'ETUDE DES FLUX FINANCIERS

Les flux financiers ont été reconstitués à partir des données très complètes fournies par la Chambre Syndicale du Cycle et du Motocycle en ce qui concerne l'activité (productions, chiffre d'affaires, effectifs) et à partir des chiffres communiqués par MOTOBECANE et PEUGEOT pour les autres données.

2 - COMMENTAIRES SUR LE TABLEAU DES FLUX FINANCIERS

Outre les commentaires faits dans l'ETUDE QUALITATIVE sur les chiffres d'affaires et l'activité, on peut faire les observations suivantes :

La valeur ajoutée est de l'ordre de 30 % du chiffre d'affaires soit environ 45 000 F par personne employée. Les effectifs sont de 12 200 personnes pour les deux sous secteurs, à peu près également répartis. Il convient de signaler sur la baisse d'activité n'a pas entraîné une compression équivalente d'effectifs mais une diminution des horaires travaillés qui se traduit encore par un sous-emploi relatif de la main d'oeuvre. Au cours de la période étudiée le cash-flow est resté de l'ordre de 3,5 à 5 %, le bénéfice net en représentant environ le tiers. Les 2 principales entreprises ont été bénéficiaires pendant l'ensemble de la période.

C.A. H.T.	1967			1973			1976		
	France	Export	Total	France	Export	Total	France	Export	Total
Bicyclettes	169 536	17 371	189 845	292 664	224 392	517 056	618 652	149 968	768 620
Cyclomoteurs et motocycles	340 000	119 000	459 000	521 000	201 000	722 000	791 000	266 000	1 057 000
Total	509 536	139 309	648 845	813 664	425 392	1 239 056	1409 652	415 968	1 825 620
Import.									
Bicyclettes		7 200			30 879			71 570	
Cyclos & motos		37 000			267 000			496 000	
Total		44 200			297 879			567 570	
Valeur ajoutée		196 500			377 000			551 900	
Cash flow		28 800			45 400			65 800	
Bénéfice net		7 840			15 470			19 600	
T.V.A.		35 100			48 800			84 600	
Patente		2 400			6 200			10 600	
I.S.		7 500			19 300			24 500	
Effectifs									
Bicyclettes		8 880			5 661			5 968	
Cyclos & motos		7 071			5 252			6 228	
Total		15 951			10 913			12 196	

PRODUCTIVITE DU TRAVAIL mesurée par le ratio valeur ajoutée/effectifs

	1967	1973	1976
MOTOBECANE	27 000	42 700	55 100
PEUGEOT	22 900	42 800	65 700

Secteur de la construction de cycles et motocycles (valeur médiane 1975) :
50 000 F.

PRODUCTIVITE DES INVESTISSEMENTS :

Secteur de la construction de cycles et motocycles :

5,6 %	mesurée par le ratio bénéfice net/immobilisations brutes d'exploitation (valeur médiane 1975)
141,2 %	mesurée par le ratio valeur ajoutée/immobilisations brutes d'exploitation (valeur médiane 1975).

II -

ETUDE QUALITATIVE

1 - INTRODUCTION

Rappel des définitions

Il convient de distinguer deux secteurs de l'industrie : celui du cycle et celui du motocycle.

En effet, même si les entreprises importantes de la profession ont à leur catalogue les deux types de produits, ceux-ci ont des utilisations différentes et des marchés distincts.

La distinction à utiliser est celle qui découle de la réglementation française :

	Cycles	Cyclomoteur	Vélocycle	Motocyclettes
Cylindre du moteur	néant	moins de 50 cm ³	jusqu'à 125 cm ³	au-delà de 125 cm ³
Présence de pédales	oui	obligatoire	non	non
Vitesse	n. s.	45 km/h	non limitée	non limitée
Permis de conduire	non	non	A' (pas d'examen pratique)	A
Age minimum du conducteur	non	14 ans	16 ans	18 ans
Bruit	n. s.	73 dBA 74 dBA (véhicules à plus de 2 roues)	80 dBA 81 dBA (véhicules à plus de 2 roues)	84 dBA
Port du casque	non	- oui, hors agglomération - non, en agglomération	obligatoire pour le conducteur et le passager en dehors et à l'intérieur des agglomérations	obligatoire pour le conducteur et le passager en agglomération et hors agglomération
Assurance obligatoire	non (risque couvert par assurance responsabilité civile)	- assurance responsabilité civile ("aux tiers") - ne joue que si le conducteur a bien l'âge et le permis requis - la garantie spéciale de la responsabilité du conducteur vis-à-vis de son passager est obligatoire s'il en transporte un		
Transport de passager	interdiction	interdiction de transporter un passager de plus de 14 ans	pas de limite d'âge pour le passager	pas de limite d'âge pour le passager
Voies de circulation	autoroutes interdites pistes cyclables obligatoires	autoroutes interdites, pistes cyclables obligatoires	pistes cyclables interdites	pistes cyclables interdites
Immatriculation	non	non	oui	oui

Voiture particulière : 82 dBA

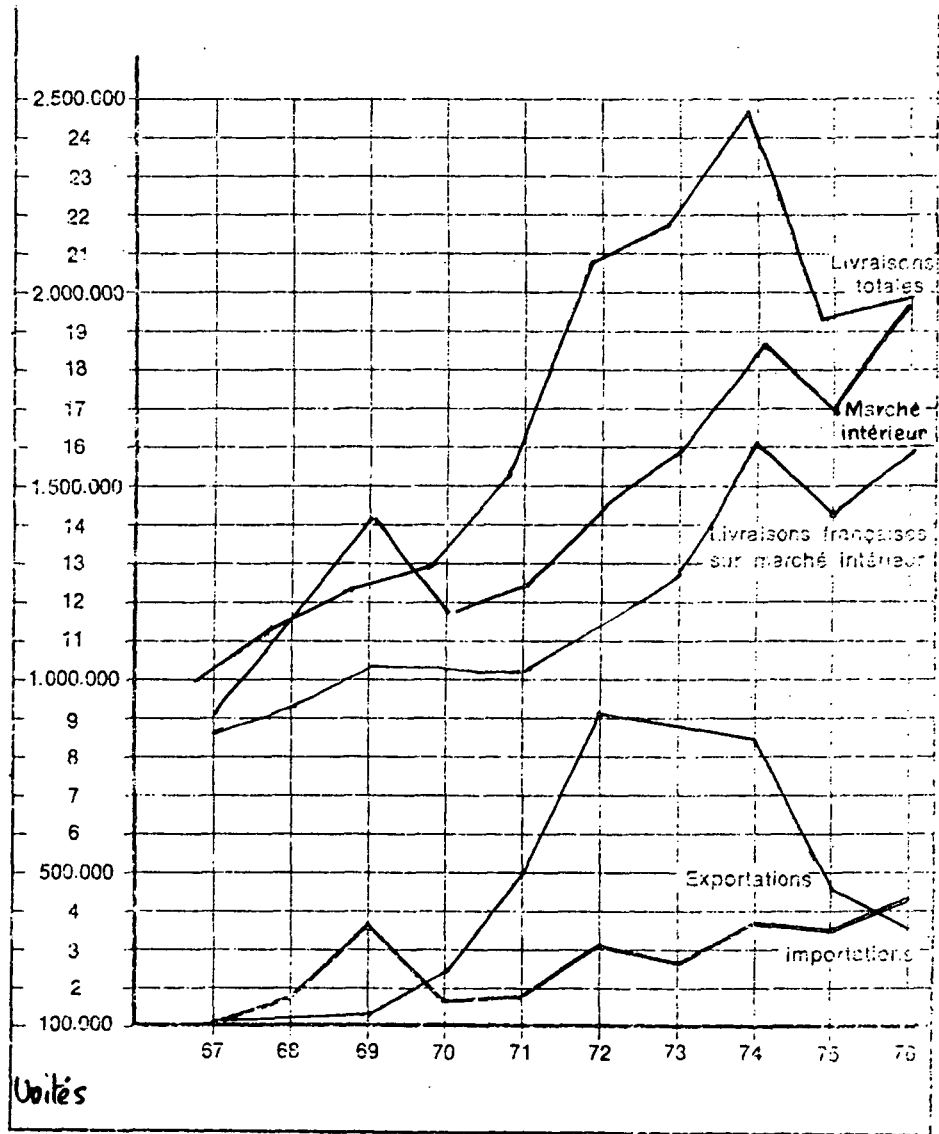
Cette distinction est d'autant plus importante que le rôle et la place des "2 roues" motorisés et non-motorisés dans la circulation urbaine est différente.

- . La bicyclette après avoir connu un déclin comme moyen de transport a eu un rôle reconfirmé en tant qu'équipement de sport et loisir : c'est en effet un exercice physique nécessitant un faible investissement financier permettant un contact avec la nature répondant aux aspirations de l'homme moderne tout en étant plus gratifiant, pour un même effort que la marche à pied.
- . Le "2 roues" motorisé occupe encore une place importante dans la circulation urbaine, notamment parce que pour une dépense globale (investissement + fonctionnement) sans comparaison avec l'automobile, il permet une autonomie plus grande que les transports en commun (déplacement porte à porte) et permet, contrairement à la bicyclette le franchissement de distances plus importantes et de certains obstacles (pentes) sans effort physique.

Les déplacements domicile-travail sont encore très importants dans les villes de 150 à 200 000 habitants. A Orléans par exemple, d'après une enquête 39,5 % des trajets domicile-travail s'effectuaient il y a quelques années en 2 roues motorisés. Moins importants dans les agglomérations de 500 000 habitants, ils deviennent faibles en région parisienne du fait de l'infrastructure urbaine, du développement des transports en commun et des distances de trajet plus importantes. A Paris les déplacements en 2 roues sont principalement effectués par les ouvriers et les étudiants et lycéens. Cette spécificité est beaucoup moins marquée dans les autres villes.

- . Au total les 2 roues légers, en région parisienne, assurent encore 8 % des déplacements dans Paris, 4 % des déplacements de Paris à banlieue et 19 % des déplacements de banlieue à Paris.

2 - L'INDUSTRIE DU CYCLE



21 - La demande

La demande intérieure française a été en croissance faible de 1967 à 1971, plus soutenue de 1971 à 1974 et, après une chute en 1975, la reprise de 1976 semble se confirmer en 1977. Pour les 3 années considérées, les chiffres sont les suivants :

	1967	1973	1976
Nombre d'unités	913 662	1 293 099	1 568 400
C.A. H.T. (milliers de F)	169 536	292 664	618 652

En moyenne la croissance en volume a été de 6 % de 1967 à 1973 et de 7 % de 1973 à 1976 (voir tableau détaillé en annexe).

Les exportations qui ne représentaient en 1967 que moins de 15 % du marché intérieur ont crû très fortement jusqu'en 72 où elles représentaient presque autant (84,8 %) que le marché intérieur, avec 945 997 unités. Elles ont été principalement alimentées par la demande américaine, qui, très faible en 1967 représentait 56 % des exportations en 1972. Les exportations aux U.S.A. ont ensuite baissé, du fait d'une moins grande demande après le "bike boom" et d'une plus forte concurrence intérieure et extérieure. D'un sommet de 534 322 ventes en 1972, elles sont retombées à 80 456 en 1976 ce qui explique la chute des exportations passées de 945 777 à 373 201 soit 23,7 % seulement du marché intérieur. Les autres pays clients de la France sont les Pays-Bas, la R.F.A. et le Canada.

Les exportations semblent reprendre au 1er semestre 1977, malgré une concurrence japonaise accrue avec un taux d'accroissement par rapport au 1er semestre 1976 de 28,4 % pour les USA, 47,2 % pour les Pays-Bas, 106,5 % pour la R.F.A. et 32,1 % pour la Belgique.

Pour les 3 années considérées les chiffres ont été les suivants :

	1967	1973	1976
Nombre d'unités	118 293	872 619	373 201
C.A. H.T. (milliers F.)	20 309	224 392	149 968

(voir tableaux détaillés en annexe)

22 - L'offre

L'offre française est constituée de 2 types d'industriels : les constructeurs - au nombre de 28 en 1976, qui représentent 94 % de la production - et les monteurs - au nombre de 31 en 1976 et qui n'en représentent que 6 %.

	1967	1973	1976
production totale (unités)	981 167	2 165 718	1 941 601
dont constructeurs		2 058 325 (95 %)	1 826 003 (94 %)
monteurs		107 393 (5 %)	115 598 (6 %)
dont cycles adultes	60 %	75 %	74,5 %
cycles enfants	40 %	25 %	24,5 %

Cette offre est très concentrée puisque les 12 premiers constructeurs ont réalisé 75 % de la production en 1967 et 90 % en 1973 et 1976.

En fait les 2 premiers constructeurs, PEUGEOT et MOTOBECANE représentaient 53 % de la production en 1967, 63 % en 1973 et 62 % en 1976. Parmi les autres constructeurs on peut citer notamment : MANUFRANCE, MICMO-GITANE et MERCIER (voir tableau joint).

La capacité de production française du sous-secteur cycles peut être estimée, sous réserve de quelques doubléments de poste à plus de 3 500 000 unités.

Les importations fournissaient 5,5 % de la demande intérieure en 1967 18,7 % en 1973 et 21,4 % en 1976. L'Italie est traditionnellement le premier importateur avec 327 747 unités en 1976 sur un total de 426 029 (77 %) les autres fournisseurs étant la R.F.A., la Grande-Bretagne, la Belgique et l'Espagne. C'est principalement dans le bas de la gamme et dans les vélos d'enfants que la concurrence italienne est présente.

La dégradation apparente du taux d'importation par rapport à la demande est à nuancer en la comparant aux exportations. En fait la situation internationale de l'industrie française du cycle qui s'est améliorée très notablement de 1967 à 1972 s'est repliée depuis.

	1968	1973	1976
Rapport exportations/livraisons française	12 %	40 %	19 %
Taux de couverture des exportations	96 %	726 %	209 %

(voir tableau en annexe)

CONSTRUCTEURS (classés par ordre de production décroissante)

RANG	ENTREPRISES	PRODUCTION (bicycl/an)	
1	PEUGEOT	709 000	36,5 %
2	MOTOBECANE	490 000	25,2 %
3	MICMO-GITANE	250 000	13 %
4	LEJEUNE		
5	MERCIER		
6	FRANCE-LOIRE		
7	DANGRE-STARNORD		14,5 %
8	MANUFRANCE		
9	DELCROIX		
10	CIZERON		
suivants 11 à 28	Voir liste en annexe		4,5 %
Total constructeurs		1 826 003	94,0 %
Total monteurs		115 598	6,0 %
TOTAL		1 941 600	100,0 %

DECOMPOSITION DU COUT

Ventilation approximative (ordre de grandeur) du prix de revient d'une bicyclette.

ELEMENTS	PRIX (%)
pédalier	6 à 10
chaîne (transmission)	2 à 3
roue libre	2 à 4
moyeu	2 à 6
roue	3,5 à 6
pneumatique et chambre à air	6,5 à 9
garde boue	~ 2
changement vitesse	4 à 6
guidon (direction)	4 à 5
selle	2 à 4
freinage	3 à 7
éclairage	3 à 3,5
accessoires divers (timbre, pompe, sacoche ...)	~ 4
total équipements	44 à 69 (moyenne pondérée = 50)
cadre	~ 25 (dont achat matière = 6 à 10)
montage	~ 25

EQUIPEMENTIERS

Composants	Fabricants français	Fabricants étrangers
Jeu de pédalier et de direction	<u>BARDON</u> GOURGAUD <u>MAILLARD</u> (pédalier seulement) ROUSSON-CHAMOUX VEROT	GNUTTI, Italie THUN, RFA
Plateau et manivelle	Atelier du FOREZ DUBOIS <u>HAUBTMANN</u> PEYRARD	OFF-ME-GA } Italie TARDINI } FRIKER } RFA THUN } SUGINO, Japon
Pédale	LYOTARD <u>MAILLARD</u>	UNION, RFA
Cale-pied	POUTRAIT-MORIN	
Chaîne	<u>SEDIS</u>	UNION, RFA REYNOLD, UK IRIS, Espagne D.I.D., Japon
Roue libre	CYCLO <u>MAILLARD</u>	REGINA, Italie REYNOLD, UK
Dérailleur	<u>HURET</u> <u>SIMPLEX</u>	MAEDA } Japon SHIMANO }
Moyeu	LEDIN (démarrage) <u>MAILLARD</u> PERRIN-COURSON	CAMPAGNOLO, Italie REYNOLD, UK
Rayon	BAYARD BERNARD ROBERGEL	SAPIN, Belgique ALPINA, Italie BERG UNION, RFA
Ecrou de rayon	SCHRADER	
Jante	L.F.T. LYOTARD	SCHURMANN, RFA RALEIGH, UK VAN SCHUTHORST, Pays-Bas ARAYA, Japon
Pneumatique (enveloppe et chambre à air)	HUTCHINSON MICHELIN WOLBER	CARIDENG, Belgique VREDESTEN, Pays-Bas CONTINENTAL } RFA METZEIER } PIRELLI, Italie SEMPERIT, Autriche TRELLEBORG, Suède
Valve	PEIGNOT-BARDIN <u>SCHRADER</u>	
Guidon	ALLES AVA-LFT BELLERI CHASSAGNE	
Selle	CASTRES GALLET GAUTHIER REYDEL TRON et BERTHET	
Frein	ANGENIEUX-CLB LAMARQUE MAFAC	WEIMANN, Suisse ALTENBURGER, RFA DIA COMPE, Japon
Eclairage	CIBIE NOVI SOUBITEZ VITA	UNION, RFA MILLER, UK
Pompe	<u>POUTRAIT-MORIN</u> (SOPEC)	SKS, RFA BLUMEL } UK RALEIGH }
Béquille		FLEITCHER, RFA

N.B. : on a souligné les entreprises occupant un plan prédominant.

Le secteur des équipementiers a un poids économique voisin de celui des constructeurs : il emploie 12 000 personnes pour un chiffre d'affaires de 1 246,5 millions de F en 1976.

	Total	dont lère monte	Pièces de rechange Réparations	dont France	Export
Cycles	643,0	270	373,0	452,0	191
Cyclos et motos.	603,5	390	213,5	525,5	78
Total	1 246,5				

L'industrie française occupe une bonne place dans la fabrication d'équipements. On note cependant quelques importations au niveau des :

- pneus, forgeage du pédalier (RFA)
- roues libres, moyeux et dérailleurs (Japon et Italie)
- rayons et pneumatiques (Belgique, Italie, RFA)

Sur le plan national, quelques firmes ont, à titre individuel, une nette prédominance sur le marché (pédale, chaîne, roue libre, moyeu, jante, pompe) ou se partagent le marché à 2 ou 3 entreprises (pédalier, dérailleur, rayon, pneumatiques). Pour les autres équipements, la concurrence est plus diluée.

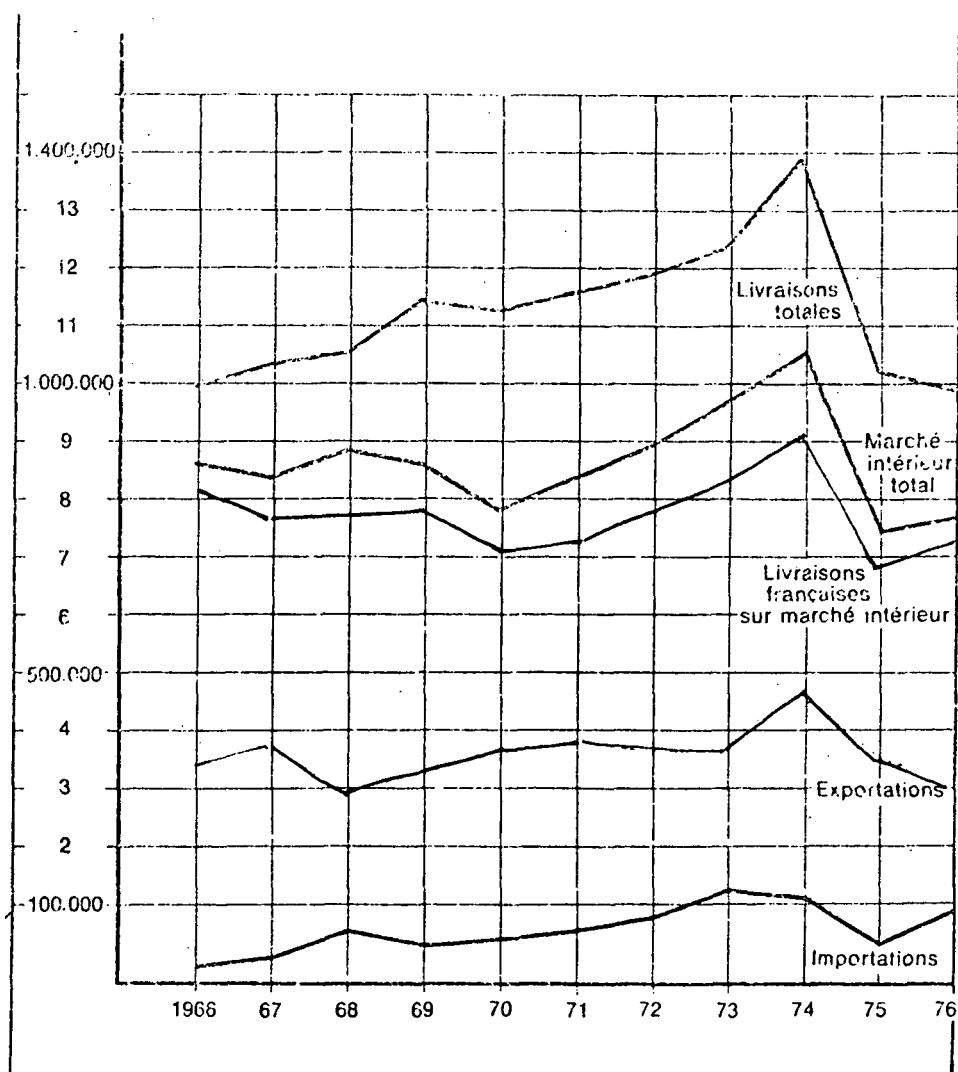
Les entreprises données sont presque toutes à caractère familial, à l'exception des fabricants suivants qui se trouvent dans des sous-secteurs où ils ne connaissent pas d'autres concurrents français.

Produits	Entreprises	Liaisons
Pneumatiques	HUTCHINSON	du groupe HUTCHINSON-MAPA repris par la C.F.R.
	MICHELIN	
	WOLBER	R.F.A.
Valves	SCHRADER	Filiale U.S.A.
Jantes	L.F.T. (Laminier à Froid de Thionville)	Filiale des HAUTS FOURNEAUX de la CHIERS (elle-même filiale de COCKERILL - Belgique)
Chaînes	SEDIS	Filiale de PEUGEOT
Eclairage	CIBIE	du groupe CIBIE-PARIS-RHONF
	SOUBITEZ	Filiale SICLAM du groupe SEV-MARCHAL repris par FERODO

On notera également que 3 entreprises d'origine familiale ont acquis une représentation mondiale, ce sont :

Roue libre et moyeux	MAILLARD) qui compte parmi les 4 à 5 firmes mondiales dans leur domaine respectifs (le mot "dérailleur" est d'origine française et porte ce nom à l'étranger)
Dérailleurs	HURET	
	SIMPLEX	

3 - LES CYCLOMOTEURS



31 - La demande311. Le marché intérieur

Après un tassement en 1968-1969, le marché a été en expansion soutenue de 1970 à 1974 et a connu une cassure brutale en 1975 (- 23,5 %) qui s'est confirmée en 1976.

Deux explications à cette crise :

- une liée à la crise économique d'ensemble avec le décalage de 1 à 1,5 ans constaté habituellement par rapport à l'industrie automobile
- une propre à la profession due à l'obligation du port du casque en circulation urbaine pour les motocycles (1) accompagnée par une campagne "traumatisante" dans les médias ("le casque est votre seule carrosserie")

Le parc actuel des deux roues motorisées peut être évalué au 1er Janvier 1977 à 6 260 000 véhicules dont :

5 800 000	cyclomoteurs
280 000	vélomoteurs
10 000	scooters
170 000	motocyclettes.

La demande intérieure a été de 878 213 unités en 1976 dont 755 789 cyclomoteurs et vélomoteurs de moins de 50 cc de cylindrée (86 %) et 122 424 vélomoteurs de plus de 50 cc, scooters et motocyclettes (14 %).

Le chiffre d'affaires correspondant s'est élevé à 791 millions de francs. Cette demande a été satisfaite à 88 % par les constructeurs français en ce qui concerne les cylindrées inférieures à 50 cc, à 4 % seulement en ce qui concerne les cylindrées supérieures.

(1) Cette expérience avait été vécue en Hollande. Elle avait été suivie par une baisse de 50 % des ventes.

MARCHE INTERIEUR		1968	1973	1976
1	< 50 CC.			
	livraisons françaises	792 289	839 144	662 984
	Importations	83 759	118 542	92 805
	Total < 50 cc	876 048	957 686	755 789
2	> 50 CC			
	livraisons françaises	1 862	3 619	5 486
	importations scooters	578	208	827
	importations motos	11 260	66 249	116 111
	total importations	11 838	66 457	118 938
	total > 50 cc	13 700	70 076	122 424
TOTAL GENERAL		889 748	1 027 762	878 213

312. Les exportations

Le marché a l'export est resté relativement stable autour de 370 000 unités de 1966 à 1973. Il a connu une forte hausse de 25 % en 1974 mais est retombé en 1975 à son niveau antérieur. Cette baisse s'est poursuivie en 1976 (- 16 %) où le marché a l'export est tombé à son niveau le plus bas depuis 1968 : 326 255 unités représentant un chiffre d'affaires de 266 millions.

Parmi les pays clients on trouve les pays d'Europe de l'Ouest avec 104 960 unités en 1976 (dont 44 277 pour la R.F.A., 26 935 pour l'Italie et 16 383 pour la Belgique) Les pays d'Afrique noire avec 63 320 (dont 22 232 pour la Haute Volta, 12 458 pour la Côte d'Ivoire et 10 166 pour le Mali). L'Afrique du Nord avec 53 166 (dont 51 700 pour le Maroc), l'Iran avec 29 645 et l'Amérique du Nord avec 20 330 (dont 17 826 pour les U.S.A.).

32 - L'offre321. L'offre française

La profession est très concentrée puisque seulement 6 firmes sont présentes sur le marché des 2 roues motorisées. Elles sont par ordre d'importance décroissante : MOTOBECANE, PEUGEOT, VELOSOLEX, SICMA (ROCVALE), BOUDET-BPS, GAUTHIER. Deux d'entre elles, MOTOBECANE et PEUGEOT, fournissent, en 1976, 94 % de la production. Une troisième, VELOSOLEX, filiale de MOTOBECANE, en fournit 5 %. Les 3 dernières se partagent le 1 % restant (voir en annexe les livraisons des firmes de 1967 à 1976).

La structure financière du secteur accentue encore la concentration puisque VELOSOLEX est une filiale MOTOBECANE et que l'on trouve des actionnaires communs (PEUGEOT-Frères et PEUGEOT-CITROEN) chez MOTOBECANE et CYCLES PEUGEOT.

On retrouve dans le secteur 2 des principales firmes automobiles française : PEUGEOT-CITROEN actionnaire à 66 % des CYCLES PEUGEOT et à 16 % de MOTOBECANE (dont 8 indirectement), et RENAULT actionnaire à 17 % de MOTOBECANE et à 100 % de MICMO-GITANE.

La diversification de PEUGEOT est ancienne. RENAULT est entrée dans le secteur au moment de la crise de l'automobile (1974). Devant la baisse des ventes, que l'on craignait permanente, RENAULT a décidé une diversification tous azimuts. En particulier, elle a racheté VELOSOLEX, entreprise familiale. La reprise dans l'automobile a modifié la politique de la Régie qui a cédé VELOSOLEX en crise à MOTOBECANE contre une participation financière dans cette firme, mais a conservé MICMO-GITANE.

Les entreprises françaises sont avant tout des productrices de cyclomoteurs qui représentent 99 % de leur production : 985 010 unités en 1976 contre 4 205 vélomoteurs de moins de 50 cc et 4 769 de plus de 50 cc et 741 motocyclettes seulement. La France est d'ailleurs, en 1976, le premier pays producteur de cyclomoteurs dans le monde.

Cette prédominance est d'origine historique depuis la Libération avec l'apparition du Vélosolex. Elle a été favorisée par une réglementation française spécifique pour le cyclomoteur : pas de permis, conduite autorisée à partir de 14 ans, pas de casque (jusqu'en 1975).

La spécificité française se traduit aussi par une absence de l'industrie sur le secteur des motos. La moto a été très concurrencée en France par l'essor du marché de l'occasion des automobiles qui, dans les années 60, a permis à la clientèle jeune d'accéder, pour un budget voisin, à l'automobile qui offrait des prestations supérieures.

L'industrie française qui était déjà peu développée sur ce secteur par rapport aux autres pays européens (RFA, Italie, Grande-Bretagne), a pratiquement cessé ces productions.

La saturation des villes par l'automobile a entraîné une reprise très vive que les japonais ont pu seul suivre grâce à des études de marché et à une stratégie mondiale.

La production européenne est maintenant complètement surclassée au niveau des quantités produites et au niveau des prix. Certains producteurs ont pu demeurer sur des créneaux intéressants (enduro, cross, compétition).

Production de motocycles (en unités)

	1970	1973	1976
R.F.A.	70 123	84 357	73 356
ITALIE	219 220	206 350	246 500
GRANDE-BRETAGNE	64 521	55 100	18 900
ESPAGNE	30 437	54 176	52 122
FRANCE	4 292	8 686	9 715
JAPON	2 947 672	3 767 327	4 235 112

La stratégie des firmes paraît être pour les deux plus grandes de rester dans la spécialisation actuelle des petites cylindrées tout en suivant le marché dans son évolution vers les hauts de gamme (régression du SOLEX, création en 1977 d'un modèle de 80 cc chez PEUGEOT, ...).

La prédominance japonaise sur les grosses cylindrées ne paraît pas pouvoir être enrayée et la profession voit avec une certaine inquiétude la percée des Japonais sur le marché des cyclomoteurs. Le Japon, avec une augmentation de 210 % de ses importations de cyclos et vélomoteurs de moins de 50 cc au cours du premier semestre 1977 par rapport au 1er trimestre 1976, rattrape presque l'Italie qui le devançait de très loin par le passé.

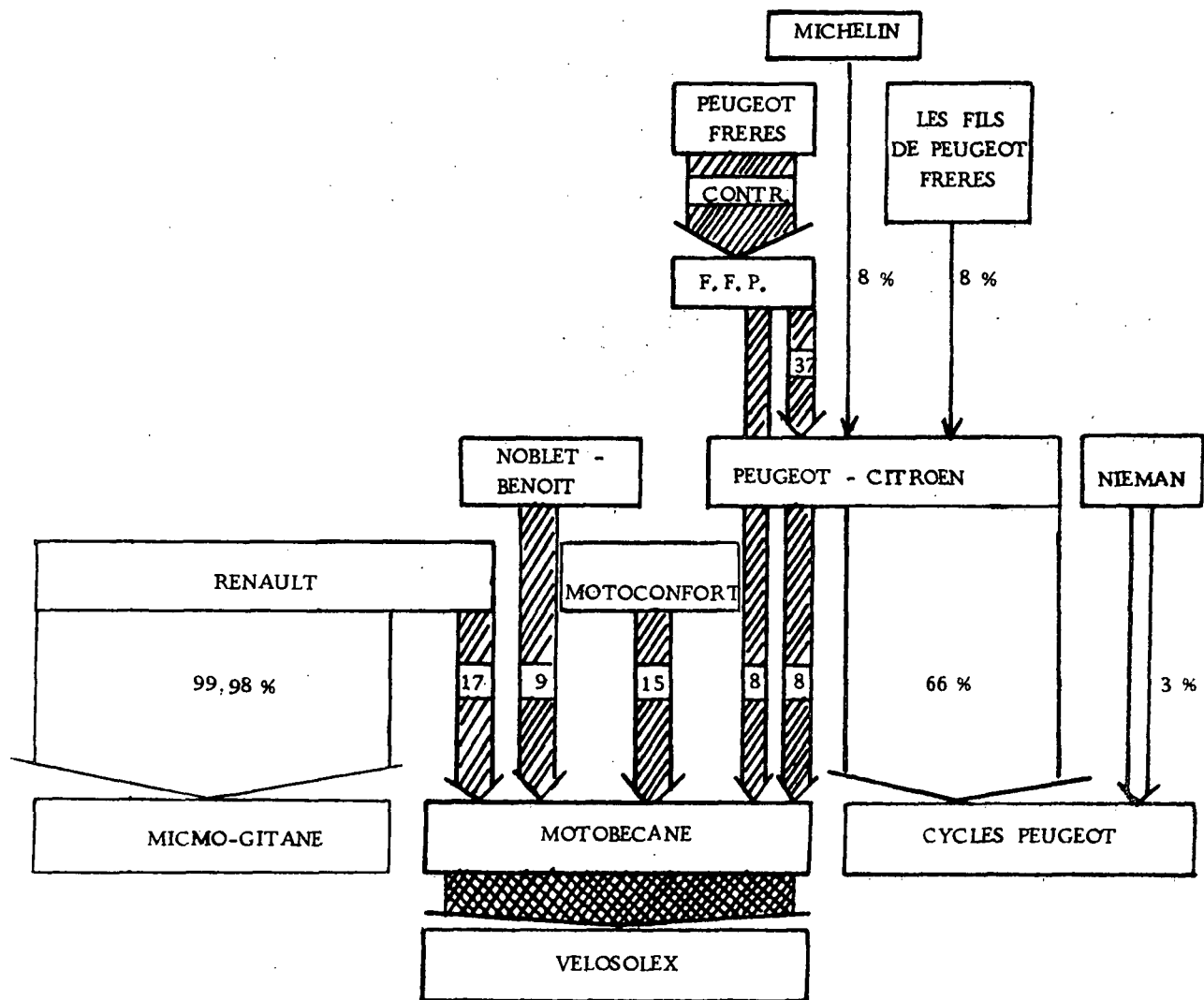
La plupart des petites entreprises n'ont d'activité que dans le secteur ; c'est aussi le cas de MOTOBECANE.

PEUGEOT-CYCLES, par contre, s'est diversifié à partir de la technique de fabrication des tubes dans le secteur des pièces d'automobiles, principalement : échappement et carcasses de sièges). Il réalise actuellement environ 42 % de son chiffre d'affaires dans d'autres secteurs que le cycle et le cyclomoteur.

CONSTRUCTEURSProduction (cyclomoteurs/an) 1976

MOTOBECANE	484 000	} → 94 %
PEUGFOT	447 000	
	994 700	

STRUCTURE FINANCIERE EN 1977



322. Les exportations

Les importations représentent 12 % du marché intérieur des engins de cylindrée inférieure à 50 cc, soit 92 805 unités et 96 % des engins supérieurs à 50 cc, soit 116 938 unités en 1976. Ces proportions sont restées à peu près constantes pendant la période d'étude bien que les importations aient tendance à augmenter en valeur relative (voir tableau en annexe).

Les importations d'engins de 50 cc et moins proviennent traditionnellement d'Italie pour les deux tiers, du Bénélux pour la quasi-totalité du reste. Le Japon dont les importations de ce type d'engins étaient insignifiants (de l'ordre de 3 000 en moyenne par an) a fait une relative percée en 1976 où il a conquis 2 % du marché soit 15 % des importations. Cette percée paraît se confirmer et s'amplifier en 1977 (+ 210 % au cours du 1er semestre).

Les importations de motocyclettes de plus de 50 cc sont presque exclusivement d'origine japonaise. Le Japon qui livrait, dès 1967, plus de la moitié des motocyclettes vendues en France en livre maintenant 80 % (voir en annexe les principaux pays fournisseurs de cyclomoteurs et motocycles).

Les importations de motocyclettes, marché sur lequel il n'existe à proprement parler pas de concurrence française (moins de 5 000 motocyclettes françaises sur un total de 117 000), sont en progression plus rapide que le reste des 2 roues motorisées. Elles restent néanmoins faibles en nombre (15 %) mais le prix unitaire plus élevé fait que leur impact en valeur est sensible : 47 % du chiffre d'affaires de la profession (France export).

323. Balance commerciale

Après avoir été excédentaire de 1967 à 1970 (taux de couverture de l'ordre de 150 %), la balance commerciale s'est rapidement dégradée jusqu'à 1976 pour tomber à près de 50 %.

En 1976 le déficit du secteur est de 230 millions de F.

Si l'on affine l'analyse on constate que le sous-secteur des cyclomoteurs reste largement excédentaire de 148 millions en 1976 (année particulièrement faible puisque le taux de couverture habituellement de l'ordre de 300 % est tombé à 133) alors que le sous-secteur des motocycles est exclusivement importateur avec un déficit de 378 millions.

4 - CONCLUSIONS

L'impact de la politique des Pouvoirs Publics ne se situe pas au niveau financier, ni directement au niveau de l'activité : pas d'intervention financière (prêts, subventions), pas d'appel d'entraînement d'une politique des transports. Par contre, l'Etat a joué et peut jouer un rôle majeur par la réglementation.

La première place mondiale occupée par l'industrie française du motocycle repose avant tout sur la demande intérieure qui a été très favorisée par une réglementation française spécifique qui a amené au motocycle de petite cylindrée une nombreuse clientèle : pas de permis, conduite autorisée à partir de 14 ans, pas de casque jusqu'à 1975.

La profession est très attachée à cette réglementation très libérale qui est une condition de la poursuite de son développement.

En même temps, la profession plaide en France auprès des Pouvoirs Publics contre l'extension du port du casque en ville. La direction actuellement recherchée pour une réglementation qui serait bénéfique à la profession consiste en une délimitation plus nette entre la moto, engin rapide soumis à une réglementation stricte proche de celle de l'automobile, et le motocycle, véritable bicyclette à moteur auxiliaire conduite dans les mêmes conditions que la bicyclette. C'est dans ce sens que plaide la profession qui souhaite que la limite entre ces deux conceptions soit fixée à 80 cc, ce qui engloberait toute sa production dans la première catégorie (1) et porterait un coup certain à la concurrence japonaise dans les cylindrées de 80 à 125 cc.

L'obligation du port du casque hors agglomération pour les 2 roues motorisées, accompagnée d'une campagne sur la sécurité (l'insécurité) des cyclomoteurs a accentué la chute conjoncturelle des ventes.

Les préoccupations de sécurité de la circulation urbaine qui pourraient amener à élargir cette réglementation auraient des répercussions sans doute marquées sur le secteur.

Elles doivent de ce fait prendre en considération :

- . l'avenir d'un secteur industriel très largement bénéficiaire au niveau de la balance commerciale jusqu'en 1975 et déficitaire en 1976 (+ 193 millions en 1972, + 105 en 1975, - 152 en 1976) et soumise à une concurrence (danger japonais depuis 1976) de plus en plus rude
- . la place du 2 roues léger dans les transports urbains analysée dans une stratégie plurimodales (par exemple : desserte de points de regroupement et/ou d'éclatement des modes collectifs)

(1) PEUGFOT sort en 1977 un modèle 80 cc.

Les actions en faveur du cycle et du motocycle dans la circulation urbaine qui pourraient être entreprises par les Pouvoirs Publics, en dehors de la réglementation de la conduite des 2 roues, consisteraient essentiellement soit à sortir le cyclo de la circulation (1), soit à favoriser son emploi aux deux bouts de la chaîne des transports en commun (garages abrités et sûrs aux points de rupture de charge).

(1) L'ouverture de pistes cyclables en ville ne paraît possible de manière significative que dans les villes nouvelles. Dans les anciens centres urbains, particulièrement à Paris où la circulation automobile est déjà difficile, le cyclo ne saurait prétendre la concurrencer par une réservation d'espace. L'ouverture de couloirs de bus pourrait être un palliatif.

A N N E X E SI - CYCLES

- 1 - Chiffre d'affaires (1967-76) - Parc 1977
- 2 - Marché intérieur (1967-76)
- 3 - Exportations (1967-76)
- 4 - Importations (1967-76)
- 5 - Balance commerciale (1967-76)
- 6 - Pourcentages par type de bicyclettes (1976)
- 7 - Equipement des ménages (1971)

- 8 - Situation au 1er semestre 1977

II - CYCLOMOTEURS

- 1 - Chiffre d'affaires (1967-76) - Parc 77
- 2 - Livraisons par marques (1967-76)
- 3 - Marché intérieur (1968-76)
- 4 - Importations (1968-76)
- 5 - Exportations (1970-76)
- 6 - Balance commerciale (1968-76)
- 7 - Localisation de l'industrie
- 8 - Situation au 1er semestre 1977

I - CYCLES

I - CHIFFRE D'AFFAIRES (H.T.) (en milliers de francs)

Années	Constructeurs	Monteurs	Total
1967	-	-	189 845
1968	144 000	25 536	169 536
1969	172 620	22 081	194 701
1970	189 490	17 981	207 471
1971	275 660	21 603	297 266
1972	421 810	20 314	442 124
1973	406 345	20 711	517 056
1974	775 529	34 261	809 790
1975	654 994	33 177	688 171
1976	729 228	39 392	768 620

PARC ROULANT

Il peut être estimé en 1971 à 10 000 000 bicyclettes
en 1976 à 12 500 000 bicyclettes.

II - MARCHE INTERIEUR

Années	Livraisons françaises	Importations	Total	Variation annuelle
1967	862 874	50 788	913 662	
1968	993 166	197 545	1 190 711	+ 30,3
1969	1 073 336	348 019	1 421 355	+ 19,3
1970	1 028 491	147 352	1 175 843	- 17,2
1971	1 033 212	189 716	1 222 928	+ 4
1972	1 116 135	315 451	1 431 586	+ 17
1973	1 293 099	297 890	1 590 989	+ 11,13
1974	1 618 325	359 348	1 977 673	+ 24,30
1975	1 453 994	328 650	1 782 644	- 9,87
1976	1 568 400	428 029	1 994 429	+ 11,88

III - EXPORTATIONSa) - Evolution de 1967 à 1976

Années	C.E.E.	Pays tiers	Zone Franc	Total
1967	53 495	27 825	36 973	118 293
1968	62 882	41 392	31 572	135 846
1969	57 848	35 614	35 381	168 843
1970	127 969	93 495	38 201	259 665
1971	161 174	328 772	27 475	517 421
1972	223 570	690 647	31 780	945 997
1973	231 721	602 415	38 483	872 619
1974	266 335	550 350	27 614	844 299
1975	171 205	269 312	26 409	467 016
1976	193 935	151 033	28 233	373 201

b) - Evolution du rapport exportations-livraisons françaises totales :

1968	12,03 %
1969	13,50 %
1970	20,10 %
1971	33,26 %
1972	45,87 %
1973	40,29 %
1974	34,28 %
1975	24,31 %
1976	19,22 %

c) - Evolution du pourcentage des exportations par groupes de pays

Années	C.E.E.	Pays tiers	Zone franc
1967	45,1	23,6	31,3
1968	46,2	30,4	23,4
1969	58,0	21,1	20,9
1970	49,3	36,0	14,7
1971	31,2	63,5	5,3
1972	23,7	73,0	3,3
1973	26,5	69,1	4,4
1974	31,5	65,2	3,3
1975	57,7	36,6	5,7
1976	52,0	40,5	7,5

d) - Principaux clients de la France

	1967	1970	1973	1976
Etats-Unis	10 736	62 073	406 320	80 456
Pays Bas	13 443	32 687	85 832	65 859
R F A	28 847	72 150	88 899	59 098
Belgique - Luxembourg	11 065	20 468	41 166	41 536
Canada	943	13 889	90 091	25 765
Royaume Uni		-	5 756	11 453
Danemark		2 761	1 586	9 025
Autriche	2 781	4 067	5 495	6 965
Italie		2 664	8 468	6 956
Grèce		1 872	4 433	6 406
La Réunion		3 540	3 110	6 344
Guadeloupe		3 505	3 970	4 875
Suisse		103	6 398	4 749
Tunisie		1 770	3 860	3 297
Nouvelle Calédonie	1 556	4 421	3 709	2 712
Suède		281	3 000	1 136
Madagascar	5 135	5 281	4 761	758
Haute Volta		126	11 643	557
Japon		-	42 549	220
Espagne	535	125	29 692	174
Iran	517			

IV - IMPORTATIONSa) - Evolution de 1968 à 1976 (en unités)

. 1967	59 788	
. 1968	197 545	
. 1969	348 019	
. 1970	147 352	
. 1971	189 716	
. 1972	315 451	
. 1973	297 890	
. 1974	359 348	
. 1975	328 650	
. 1976	426 029	+ 29,63 %

b) - Pays importateurs en France

	1967	1970	1973	1976
Italie	45 013	120 579	261 542	327 747
R.F. Allemande	254	3 157	3 786	80 718
Royaume-Uni	10	114	13	7 002
Belgique	2 881	15 515	7 566	4 462
Espagne	16	1 654	24 866	1 954

V - BALANCE COMMERCIALE

Années	En milliers de francs			Taux de couverture
	Exportations	Importations	Balance	
1967	17 371	7 200	+ 10 171	241
1968	20 309	21 084	- 775	96,3
1969	25 927	38 060	- 10 133	71,8
1970	45 937	12 743	+ 33 194	360
1971	109 368	17 726	+ 91 662	617
1972	243 070	29 308	+ 213 762	829
1973	224 392	30 879	+ 193 513	726
1974	266 849	46 199	+ 220 650	577
1975	169 900	47 725	+ 122 175	356
1976	149 968	71 570	+ 78 398	209

VI - CLASSIFICATION DES BICYCLETTES - POURCENTAGE PAR TYPE DE BICYCLETTE

	Réalizations 1976	
	%	En nombre
I - <u>BICYCLETTES ENFANTS ET JUNIORS</u> :		
1 - Mono-tubes pliables et non pliables	14,5	281 530
2 - Touristes et routières	1,3	25 240
3 - Demi-courses	8,3	161 150
4 - Courses	1,4	27 180
Total	25,5	495 100
II - <u>BICYCLETTES ADULTES</u> :		
5 - Mono-tubes pliables et non pliables	15,5	300 950
6 - Touristes et routières	14,8	287 350
7 - Demi-courses	22,7	440 740
8 - Cyclo-sportifs	9,5	184 450
Courses :		
9 - Bas de gamme (1)	11,0	213 580
10 - Haut de gamme (2)	1,0	19 420
Total	74,5	1 446 490
GRAND TOTAL	100,0	1 941 600

(1) Prix détail T.T.C. intérieur à 2 000 F.

(2) Prix détail T.T.C. supérieur à 2 000 F.

VII - L'EQUIPEMENT DES MENAGES EN BICYCLETTES

(enquête de l'INSEE - Février 1971)

La proportion des ménages chez lesquels on trouve une bicyclette est de 39 %.

Taux d'équipement par ménage en fonction de la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage

catégorie socio-professionnelle du chef de ménage	Taux d'équipement bicyclettes
Agriculteurs exploitants	63,0
Salariés agricoles	58,7
Petits patrons	37,9
Industriels, gros commerçants ..	30,8
Professions libérales	38,6
Cadres supérieurs	39,0
Cadres moyens	35,4
Employés	39,3
Contremaîtres, ouvriers qualifiés	43,5
Ouvriers spécialisés, manoeuvres	48,6
Personnels de service	26,0
Autres actifs	39,8
Etudiants	13,2
Autres inactifs	27,4

IX - SITUATION AU 1er SEMESTRE 1977

1er Semestre	1975	1976	1977	77/76	
Livraisons *	884 874	806 160	925 221	+ 14,7 %	
Exportations	327 891	183 802	267 794	+ 45,6 %	
Marché	Livraisons françaises	556 983	622 358	657 427	+ 5,6 %
Intérieur	Importations	127 789	224 910	238 991	+ 6,2 %
	Total	684 772	847 268	896 418	+ 5,8 %

EXPORTATIONS

1er Semestre	1975	1976	1977	77/76
U.S.A.	111 267	50 801	65 260	+ 28,4 %
R.F.A.	31 012	23 327	48 174	+ 106,5 %
Pays-Bas	30 953	25 567	37 650	+ 47,2 %
Belgique	22 908	23 038	30 449	+ 32,1 %
Canada	50 074	21 215	13 782	- 35,1 %

IMPORTATIONS

1er Semestre	1975	1976	1977	77/76
Italie	99 781	184 243	208 499	+ 13,1 %
R.F.A.	21 555	33 256	10 822	- 67,4 %
Royaume-Uni	3 284	3 456	9 719	+ 181,2 %
Belgique	2 117	1 579	2 323	+ 47,1 %

* Constructeurs de cycles seulement.

BALANCE COMMERCIALE

(en millions de Francs)

1er Semestre	1975	1976	1977
Exportations	169	76	117
Importations	49	33	53
Balance commerciale	+ 120	+ 43	+ 64
Taux de couverture	344,8	230,3	220

° ° °
° ° °

CHIFFRES D'AFFAIRES

(hors taxes - en millions de Francs)

1er Semestre	1975	1976	1977
Cycles	319	381	416

---oooOooo---

II - CYCLOMOTEURS

I - CHIFFRE D'AFFAIRES

(Hors taxes - en millions de francs)

	Marché intérieur	Exportations	Total
1967	340	119	459
1968	361	94	455
1969	389	110	499
1970	353	145	498
1971	404	187	591
1972	459	182	641
1973	521	201	722
1974	698	310	1 008
1975	694	304	998
1976	791	266	1 057

PARC

Au 1er Janvier 1977, le parc roulant de deux-roues motorisés peut être évalué à 6 260 000 véhicules, répartis ainsi :

- Cyclomoteurs	5 800 000
- Vélomoteurs	280 000
- Scooters	10 000
- Motocyclettes	170 000

III - LIVRAISONS PAR MARQUE

			1967	1970	1973	1974	1975	1976
MOTOBECANE								
	Cyclomoteurs			597 555	652 145	704 508	563 261	490 942
	Vélocoteurs	50cc		2 525	-	-	-	-
	Vélocoteurs	50cc		1 465	4 129	4 973	3 403	3 900
	Motocyclettes			-	-	-	-	705
	TOTAL		629 000	601 545	656 274	709 481	566 664	495 547
PEUGEOT								
	Cyclomoteurs		203 000	298 943	418 847	522 071	425 481	442 993
	Vélocoteurs	50cc	-	-	3 957	3 221	4 059	4 126
	TOTAL		203 000	298 943	422 804	525 292	429 540	447 119
VELOSOLEX								
	Cyclomoteurs			196 574	143 417	152 391	80 523	46 370
	Vélocoteurs	50cc		240	50	9	-	-
	TOTAL		311 000	196 814	143 467	152 400	80 523	46 370
SICMA								
	Cyclomoteurs		-	-	1 788	2 076	2 827	3 521
B.P.S.								
	Cyclomoteurs		-	-	-	434	1 013	1 184
	Vélocoteurs	50cc	-	-	-	-	-	79
	Vélocoteurs	50cc	-	-	-	206	496	660
	Motocyclettes							36
	TOTAL					640	1 509	
GAUTHIER								
	Vélocoteurs	50cc	-	-	-	125	63	209
TOTAL GENERAL								
	Cyclomoteurs			1 102 498	1 216 197	1 381 480	1 073 105	985 010
	Vélocoteurs	50cc		2 827	4 007	3 230	4 067	4 205
	Vélocoteurs	50cc		1 465	4 129	5 304	3 954	4 769
	Motocyclettes			-	550	504	492	741
TOTAL			1 143 076	1 106 790	1 224 883	1 390 518	1 081 618	994 725

III - MARCHE INTERIEUR

a) - Cyclomoteurs et vélomoteurs inférieurs à 50 cc :

Années	Livraisons françaises	Importations	Total
1968	792 289	83 759	876 048
1969	795 363	66 524	361 887
1970	719 000	60 911	780 811
1971	737 948	70 327	808 270
1972	776 701	95 314	872 015
1973	889 144	116 542	957 686
1974	912 847	114 636	1 027 483
1975	889 540	65 258	754 798
1976	662 984	92 805	755 789

b) - Autres motocycles

(Vélomoteurs de plus de 50 cc - Scooters et motocyclettes) :

Années	Livraisons françaises	Importations	Total
1970	1 405	27 016	28 481
1971	4 343	46 586	50 929
1972	3 679	63 829	67 508
1973	3 619	66 457	70 076
1974	5 618	95 375	100 993
1975	4 418	104 049	108 467
1976	5 486	118 938	122 424

Années	Cycles avec moteur de 50 cc ou moins	Scoters de plus de 50 cc	Autres motocycles de plus de 50 cc
1968	83 759	578	11 260
1969	66 524	771	18 641
1970	60 911	801	26 215
1971	70 327	917	45 669
1972	95 314	1 136	62 693
1973	115 542	208	66 249
1974	114 636	1 970	93 405
1975	65 258	818	103 231
1976	92 805	827	116 111

PRINCIPAUX IMPORTATEURS EN FRANCE

a) - Cycles avec moteur de 50 cc ou moins

PAYS	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1976/1975
Italie	31 769	41 718	58 728	73 768	73 380	38 540	54 616	+ 41,7 %
Belgique-Luxembourg	24 012	24 171	30 337	37 549	29 327	21 959	19 226	- 12,4 %
Japon	2 985	1 353	3 495	3 629	7 761	1 800	14 005	+ 644 %
R. F. Allemande	814	1 937	2 070	2 662	3 126	2 144	4 654	+ 117 %
Espagne	793	339	92	208	296	293	138	- 53,7 %
Autriche	513	627	520	603	387	407	21	- 94,9 %

b) - Autres motocycles de plus de 50 cc

(scooters et engins à moteur autres qu'à explosion compris)

PAYS	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1975/1976
Japon	18 280	34 864	48 986	52 206	77 688	75 640	96 653	+ 27,70 %
Italie	3 147	3 994	4 232	4 224	5 170	12 404	5 993	- 59,69 %
R. F. Allemande	3 047	2 994	3 091	2 944	3 411	4 028	5 182	+ 28,64 %
Espagne	451	928	1 480	2 726	3 873	5 827	5 123	- 12,09 %
R. D. Allemande	153	739	1 331	1 401	2 683	2 528	1 513	- 40,16 %
Autriche	204	212	58	152	45	470	1 448	-
Tchécoslovaquie	1 100	1 539	2 324	1 097	1 498	1 978	725	-
Royaume-Uni	1 361	1 114	805	922	316	302	340	-
Suède	112	106	142	288	410	292	173	-
U. R. S. S.	-	-	56	190	106	64	11	-

c) - Principaux clients - Engins de moins de 50 cc

PAYS	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
MAROC	27 751	27 031	36 684	36 696	37 767	51 383	51 700
R. F. ALLEMANDE	49 910	61 191	56 410	57 658	70 030	50 143	44 277
IRAN	38 409	23 392	23 836	27 180	5 485	16 682	29 645
ITALIE	14 070	25 107	28 107	28 285	26 499	49 149	26 935
HAUTE-VOLTA	9 956	11 261	16 107	13 277	18 936	22 019	22 232
ETATS-UNIS	722	837	4 622	9 229	1 671	14 385	17 826
BELGIQUE-LUXEMBOURG	28 909	34 504	40 732	43 731	56 118	33 492	16 383
COTE D'IVOIRE	16 103	11 837	12 860	11 014	15 945	14 528	12 458
MALI	3 242	6 350	8 900	5 751	9 327	9 533	10 166
CAMEROUN	7 306	7 801	7 970	4 151	8 740	8 028	7 740
DAHOMEY	8 168	9 321	9 501	6 851	5 134	7 482	7 578
PAYS-BAS	71 661	73 013	49 295	44 125	52 222	19 601	5 926
SUISSE	15 760	15 478	13 350	10 267	8 182	5 724	4 593
ROYAUME-UNI	6 973	6 176	10 730	7 730	15 226	5 458	4 029
REUNION	3 393	3 085	3 712	5 194	2 981	3 097	3 146
DANEMARK	12 141	12 957	8 121	4 985	9 071	4 834	2 817
CANADA	137	478	591	6 558	35 082	25 810	2 504
TUNISIE	2 734	1 202	4 778	5 906	9 947	7 121	1 466

Engins de plus de 50 cc

PAYS	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
ROYAUME-UNI	6	4	5	21	5	475	555
R. F. ALLEMANDE	12	61	106	97	343	54	256
PAYS-BAS	3	3	20	187	520	28	218
ITALIE	19	172	173	487	368	23	174
ANDORRE	11	23	102	149	259	70	128
BELGIQUE-LUXEMBOURG	7	25	129	623	303	42	125

V - EXPORTATIONS

a) - Evolution de 1970 à 1976 (en unités)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	76/75
Cyclomoteurs	386 758	401 808	388 057	377 102	468 642	383 573	322 105	- 16,03 %
Vélocoteurs								
< 50 cc	132	1 161	2 481	3 957	3 221	4 059	4 126	+ 1,6 %
> 50 cc	-	-	391	1 057	184	28	24	- 14,29 %
Motocyclettes	-	-	-	3	6	-	-	-

b) - Pourcentage des exportations par rapport à la production

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Cyclomoteurs	35	35	33	31	34	35	32
Vélocoteurs	3	16	42	61	39	51	51

c) - Evolution des exportations de cyclomoteurs de 1970 à 1976 par groupes de pays (pourcentage)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
C.E.E.	44	51	44	50	53	37	30
Pays tiers	26	24	24	31	29	41	44
Zone franc	30	25	32	19	18	22	26
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100

	Exportations	Importations	Balance	Taux de couverture
1968	94	57	+ 37	164
1969	110	72	+ 38	152
1970	145	100	+ 45	145
1971	187	166	+ 21	112
1972	182	242	- 60	75
1973	201	267	- 66	75
1974	310	368	- 58	84
1975	304	321	- 17	95
1976	266	496	- 230	53

Pour les cyclomoteurs

	Exportations	Importations	Balance	Taux de couverture
1968	93	36	+ 57	258
1969	110	35,3	+ 74,7	311
1970	145	37	+ 103	370
1971	186	44	+ 142	422
1972	180	64	+ 116	281
1973	197	83	+ 114	237
1974	302	101	+ 201	301
1975	300	66	+ 234	354
1976	258	110	+ 148	133

Pour les autres motocycles

	Exportations	Importations	Balance
1968	-	21	- 20
1969	-	36,7	- 36,7
1970	0,8	63	- 62,2
1971	1,4	122	- 120,6
1972	2,3	178	- 175,7
1973	4	184	- 217,3
1974	8	267	- 259
1975	4	255	- 251
1976	8	386	- 378

VIII - SITUATION A LA FIN DU 1er SEMESTRE 1977A) - CYCLOMOTEURS

1er Semestre	1975	1976	1977	77/76
Livraisons	611 305	495 901	530 378	+ 6,95 %
Exportations	260 696	161 835	215 914	+ 33,41 %
Marché { Livraisons françaises	350 609	334 066	314 464	- 5,87 %
Intérieur { Importations	33 000 *	36 701	52 767	+ 43,77 %
{ Total	383 609 *	370 767	367 231	+ 0,96 %

B) - VELOMOTEURS1 - Moins de 50 cc

1er Semestre	1975	1976	1977	77/76
Livraisons	2 445	1 777	2 327	+ 30,95 %
Exportations	2 445	1 710	2 308	+ 31,13 %
Marché Intérieur (livraisons françaises)	-	67	19	-

2 - Plus de 50 cc

1er Semestre	1975	1976	1977	77/76
Livraisons	2 665	2 976	1 668	- 43,96 %
Exportations	22	1	54	-
Marché Intérieur (livraisons françaises)	2 643	2 975	1 614	+ 45,75 %

* Chiffres approximatifs

C) - MOTOCYCLETTES

1er Semestre	1975	1976	1977
Livraisons	288	391	57
Exportations	-	-	-
Marché Intérieur	288	391	57
(livraisons françaises)			

° ° °
° ° °

EXPORTATIONS- Engins de moins de 50 cc

	1975 *	1976	1977	77/76
Maroc	25 000	26 242	31 757	+ 21,01 %
R.F.A.	23 000	21 725	25 144	+ 15,73 %
Iran	8 000	7 660	21 856	+ 185 %
U.S.A.	7 000	9 327	19 713	+ 111 %
Italie	15 000	11 771	15 267	+ 29,70 %
Belgique-Luxembourg	16 000	6 145	12 758	+ 107 %
Pays-Bas	9 000	3 317	6 377	+ 92,25 %
Brésil	2 000	3 050	6 000	+ 96,72 %
Royaume-Uni	2 500	2 953	2 812	- 4,77 %

° ° °
° ° °

* Chiffres approximatifs.

IMPORTATIONS

1er Semestre	1975 *	1976	1977	77/76
Cyclomoteurs et Vélo- moteurs de moins de 50 cc ..	3 300	36 701	52 767	+ 43,77 %
Autres motocycles de plus de 50 cc	50 000	64 501	79 278	+ 22,90 %

PRINCIPAUX IMPORTATEURS- Cyclomoteurs et Vélo-moteurs de moins de 50 cc

1er Semestre	1975 *	1976	1977	77/76
Italie	19 000	20 986	24 827	+ 18,30 %
Japon	1 000	5 917	18 394	+ 210 %
Belgique	11 000	7 587	7 083	- 6,65 %
R.F.A.	1 800	2 088	2 131	+ 0,04 %

- Autres motocycles de plus de 50 cc

1er Semestre	1975 *	1976	1977	77/76
Japon	37 000	54 303	67 995	+ 25,21 %
Italie	2 900	2 113	3 822	+ 80,88 %
Espagne	3 000	2 449	2 253	- 8,01 %
R.F.A.	2 000	2 996	2 063	- 31,15 %
R.D.A.	1 200	1 000	640	- 36 %

o
o
o

* Chiffres approximatifs.

IMMATRICULATIONS

(véhicules neufs)

1er Semestre	1975	1976	1977	77/76
Vélocoteurs	31 893	42 906	46 634	+ 8,68 %
Motocyclettes	11 982	14 292	15 675	+ 9,67 %
Total	43 875	57 198	62 309	+ 8,93 %

° ° °

BALANCE COMMERCIALE

(en millions de Francs)

	1975	1976	1977
Exportations	152	125	178
Importations	160	244	366
Balance commerciale	- 8	- 119	- 183
Taux de couverture	95	86	48

° ° °

CHIFFRE D'AFFAIRES

(hors taxes - en millions de Francs)

1er Semestre	1975	1976	1977
Motocycles	517	482	586

---oooOooo---