



1985-1989 : REDRESSEMENT DEL'INDUSTRIE FRANCAISE

Daniel MICHARD et Franck LE ROY

Malgré les évènements du Moyen-Orient le marché de l'automobile français a des chances de battre à nouveau en 1990 ses records des années précédentes. Ces performances recouvrent à la fois une augmentation de la part de marché des marques étrangères et une sortie de crise de l'industrie française. Une analyse statistique plus fine permet de préciser les conditions de ce redressement des constructeurs français et les enjeux futurs de la compétition sur l'ensemble du marché.

**Sortie de
crise
des
constructeurs
français.**

L'industrie automobile française a traversé entre 1980 et 1985 une crise qui a mis en difficulté les constructeurs français. Cette crise ne tenait pas seulement au tassement général de la demande (-5,7%), mais aussi au manque de compétitivité des marques françaises en face des marques étrangères, sur les marchés extérieur (-9,5% pour les exportations) et intérieur (-22,6% d'immatriculations pour les voitures françaises et +50,8% pour les importations).

milliers de voitures	1980	1985	1989	1990 * 12 derniers mois	85/80	89/85	90/89 *
Production	2 938,5	2 612,0	3 413,1	3 384,0	-11,1%	30,7%	-0,9%
Exportations	1 381,3	1 249,7	1 917,6	1 923,7	-9,5%	53,4%	0,3%
Importations	428,5	646,2	867,0	916,5	50,8%	34,2%	5,7%
Export. - Import.	952,8	603,5	1 050,6	1 007,2	-36,7%	74,1%	-4,1%
Immatriculations neuves	1 873,2	1 766,3	2 274,3	2 349,1	-5,7%	28,8%	3,3%

**Les marques
françaises ont
enrayé
la poussée des
marques étran-
gères...**

Entre 1985 et 1989, portés par la reprise générale du marché (+28,8% pour les immatriculations), les constructeurs français ont réussi à rétablir leur situation : +30,7% pour la production, +53,4% pour les exportations, +25,6% pour les ventes sur le marché français.

La progression des marques étrangères est restée supérieure (+34,2%), mais elle s'est ralentie en termes de taux de pénétration : après un bond de 30% à 36,6% entre 1980 et 1985, les 38% ont juste été dépassés en 1989.

**en profitant
du
développement
du diesel.**

Le redressement des constructeurs français tient, du point de vue commercial, à ce qu'ils ont su s'adapter à la demande et encourager une tendance à l'extension du diesel déjà sensible entre 1980 et 1985 (+42,4%) et devenue "exponentielle" (+156,1%) entre 1985 et 1989.

milliers de voitures	1980	1985	1989	1990 * 12 derniers mois	85/80	89/85	90/89 *
Immatriculations neuves	1 873,2	1 766,3	2 274,3	2 349,1	-5,7%	28,8%	3,3%
Marques françaises :	1447,7	1120,1	1407,3	1432,6	-22,6%	25,6%	1,8%
- essence et super	1 309,5	932,8	956,5	956,6	-28,8%	2,5%	0,0%
- diesel	135,2	187,3	450,8	476,0	38,5%	140,7%	5,6%
Marques étrangères :	428,5	646,2	867,0	916,5	50,8%	34,2%	5,7%
- essence et super	377,7	568,7	639,6	666,0	50,6%	12,5%	4,1%
- diesel	50,8	77,5	227,4	250,5	52,6%	193,4%	10,2%
Essences	1 687,2	1 501,5	1 596,1	1 622,6	-11,0%	6,3%	1,7%
Diesel	186,0	264,8	678,2	726,5	42,4%	156,1%	7,1%

AUTOMOBILE

Mais elles ont perdu du terrain pour les voitures à essence..

en se concentrant peut-être trop sur les voitures moyennes...

au détriment des petites voitures et des modèles de haut de gamme.

Une politique prudente qui préserve l'avenir.

Pour les voitures diesel, la croissance des marques françaises a été spectaculaire (+140,7 %), permettant d'empêcher que la part des voitures étrangères ne s'accroisse davantage (de 30 % en 1985 à 34 % en 1989) malgré une croissance des importations de +193,4 %.

Par contre, sur le marché des voitures à essence (ordinaire et super), pratiquement stagnant (+6,3 %), la perte de terrain des marques françaises apparaît plus importante et irréversible car elle prolonge celle de 1980-85 : entre 1985 et 1989 +2,5 % à peine pour les modèles français, contre +12,5 % pour les modèles étrangers dont la part de marché est passé de 25 % à 40 %.

En termes de gammes de puissance, cette résistance de la part des marques françaises pour les voitures diesel et cette faiblesse pour les voitures à essence semblent en même temps correspondre à une concentration de leur politique commerciale sur le marché des voitures moyennes de type familial de 6 à 9 chevaux, le seul où leur évolution devance celle des marques étrangères (+26,6 % contre +17,7 %). Il s'agit certes du créneau le plus important, mais dont le développement a été pratiquement nul depuis dix ans (+8 % entre 1980 et 1989).

milliers de voitures	1980	1985	1989	1990 * 12 derniers mois	85/80	89/85	90/89 *
Moins de 6 ch. :	640,4	767,6	1 021,8	1 059,8	19,9%	33,1%	3,7%
- marques françaises	-	506,8	631,3	-	-	24,6%	-
- marques étrangères	-	260,8	390,5	-	-	49,7%	-
6 à 9 ch. :	1 051,2	921,2	1 135,2	1 148,6	-12,4%	23,2%	1,2%
- marques françaises	-	570,4	722,2	-	-	26,6%	-
- marques étrangères	-	350,8	413,0	-	-	17,7%	-
10 ch. et plus :	181,6	77,5	117,2	140,6	-57,3%	51,2%	20,0%
- marques françaises	-	42,9	53,8	-	-	25,4%	-
- marques étrangères	-	34,6	63,4	-	-	83,2%	-

A l'inverse, le marché des petites voitures de moins de 6 chevaux n'a cessé de se développer depuis 10 ans (+60 %), malgré la disparition des modèles les plus économiques, mais sans doute à cause du glissement dans cette catégorie des types diesel de certains modèles moyens. Pourtant sur ce créneau porteur la progression des voitures françaises a été moitié moindre (+24,6 %) que celle de concurrents étrangers (+49,7 %) au prix parfois d'une politique de promotion agressive.

Quant au marché des plus grosses voitures (10 chevaux et plus), sa reprise depuis 1985 (+51,2 %) dans la gamme des voitures de luxe, de prestige ou de sport, a profité trois fois plus aux marques étrangères (+83,2 %) qu'aux modèles français (+25,4 %), dont la part, plus que majoritaire au début des années 80 (64 % en 1981), n'atteint plus que 46 %.

Profitant de la faveur durable de la clientèle française pour le diesel, le redressement des constructeurs français s'est donc effectué dans une gamme de produits privilégiant plus la rentabilité que les chiffres de production. Cette orientation prudente les place sans doute en meilleure position qu'il y a 10 ans pour affronter les risques multiples de l'avenir : essoufflement possible du marché après plusieurs années records, conséquences du choc de la crise du Golfe d'août 1990 pour le prix des carburants, ouverture du marché européen à la concurrence des constructeurs japonais à partir de 1992. ■