Où nous mène l'automobile ?

Le 10 août 1978, à 16 heures, une dépêche tombe dans les agences de presse : « le groupe Peugeot-Citroën a acheté à « Chrysler Corporation » l'ensemble de ses filiales européennes (France, Grande-Bretagne, Espagne). En contrepartie Chrysler détiendra 15 % du nouveau capital du « holding Peugeot ». Ainsi, quatre ans après l'absorption de Citroën, le groupe **Peugeot rachète son dernier concurrent privé** et se retrouve seul face à Renault. Cet événement nous amène à examiner comment se présente aujourd'hui la concurrence sur le marché mondial de l'automobile et les problèmes que risque de poser à terme une telle évolution.

Concurrence tous azimuts

Trois phénomènes caractérisent aujourd'hui la concurrence que se font les firmes automobiles.

• Vers l'automobile à « vocation mondiale »

Le temps des « grosses américaines » parait bien proche de sa fin. Obligés d'adapter leur production aux nouvelles contraintes en matière d'économie d'énergie, de sécurité, de lutte contre la pollution, les constructeurs américains se lancent de plus en plus dans la production de voitures de bas de gamme, de voitures « compactes ». De ce fait ils sont mieux à même de résister à la concurrence japonaise dans leur propre pays et de réussir des percées sur le marché européen. Ainsi, avec la « fiesta », fabriquée en Espagne à 500 000 exemplaires en l'espace de quatre ans, Ford vient de réussir une importante percée sur un marché que l'on considérait comme saturé et solidement tenu en main par les Européens. La General motors, plus prudente, mais non moins efficace prépare des offensives du même type.

Tandis que jusqu'alors les voitures japonaises, européennes et américaines étaient de conception assez radicalement différentes, on s'oriente aujourd'hui vers une voituée à vocation mondiale, ou plutôt, comme le disait il y a un an le directeur général de Chrysler, « si l'automobile à vocation mondiale n'existe pas encore, ce qui existe c'est une voiture qui sera vendue à de plus en plus d'Américains et de plus en plus d'Européens ».

L'industrie américaine qui s'était jusqu'alors contentée de gadgets ou de dépoussiérages superficiels, copie maintenant le vieux monde, et **devient un concurrent** d'autant plus sérieux qu'elle dispose d'une grande puissance financière et d'une grande efficacité tant sur le plan industriel que commercial.

• Quand arrivent les Japonais

En vingt ans la part du Japon dans la production mondiale de voitures particulières est passée d'un peu plus de 1 % à plus de 20 %. Depuis 1976 sa production a dépassé les cinq millions de véhicules et en 1977 Toyota arrive au troisième rang mondial avec 2,7 millions et Nissan au cinquième rang avec 2,2 millions. Tandis que leur marché intérieur reste très fermé aux concurrents étrangers (44 000 voitures importées en 1975) les constructeurs nippons se lancent dans l'exportation. En 1977 ils ont exporté un million de véhicules aux Etats-Unis et depuis 1976 ils **ont ravi à Volkswagen la première place sur ce marché.** En Asie ou en Amérique latine les ventes européennes sont irrésistiblement balayées par la marée japonaise. Même en Afrique noire où les firmes françaises disposent de positions traditionnelles, la part japonaise s'est accrue en quelques années de 0 à 30 %.

A l'intérieur de la C.E.E., malgré une protection douanière de 11 %, malgré les coûts de transport, les efforts japonais se sont d'abord concentrés sur les pays ne disposant pas d'industrie nationale (Belgique, Danemark, Pays-Bas). Dans ce dernier pays leur part de marché est passée de 2 % en 1968 à plus de 20 % en 1976.

Dans les pays ayant leur propre industrie **la pénétration nippone** est plus tardive, **mais se développe** (9 % en Grande-Bretagne — 3 % en France en 1976 et 1977). Il apparait toutefois qu'en France on assiste à un net recul au premier semestre 1978, du à la hausse du yen et à des productions mal adaptées.

Malgré ce recul momentané, les Japonais disposent d'un écart favorable de compétivité qui s'expliquerait « à la fois par une meilleure productivité due à la taille des séries et à la standardisation des composants (25 % de différence avec la France) et par des prix d'achat moins élevés pour l'acier et les équipements sous-traités (là aussi grâce à un outil plus moderne et à la standardisation), bien plus que par des écarts de charges salariales, puisque qu'à la parité du yen (au début de 1978), les salaires japonais et français sont équivalents » (1).

• A la recherche de coûts de main d'œuvre plus bas

Industrie en évolution technologique ralentie et employant une main d'œuvre de qualification relativement faible, l'automobile recherche évidemment une main d'œuvre la moins chère possible. Elle l'a fait en France et en Allemagne en faisant appel aux migrants. Elle le fait aussi en s'implantant dans certains pays en développement.

Mais elle n'essaime pas n'importe où, il lui faut déjà en place un certain tissu industriel lui permettant de faire appel à des sous-traitants, et la présence d'un marché intérieur porteur. Des usines clés en main sont ainsi implantées au Brésil, en Argentine, au Mexique ; une partie de la production est vendue sur place, une autre partie est réexportée.

Au lieu de faire construire les voitures elles-mêmes dans ces pays, certains constructeurs se contentent d'**utiliser les zones à bas salaire** pour la fabrication de certains organes qui sont ensuite réintégrés dans les usines de montage des pays riches.

Les pays de l'Est sont intégrés dans ce circuit. Ainsi quatre pays du Comecon produisent et livrent sous licence Fiat des pièces qui sont incorporées dans le montage de la Fiat soviétique (Lada) à Togliattigrad et la Fiat italienne à Turin. Volvo fabrique en Hongrie un véhicule dont les pièces détachées viennent de Suède, et les voitures sont ensuite vendues sur le marché sud-américain.

La main d'œuvre des pays de l'Est étant particulièrement intéressante (coût relativement bas — niveau de formation suffisant — absence de grève) et ces pays constituant un marché potentiel important, on a vu se multiplier la fourniture d'usines clés en mains par des producteurs occidentaux : Renault, Citroën, B.M.W., General motors, Daimler Benz, British Leyland, Toyota... En règlement de leurs apports ces firmes reçoivent, soit des pièces détachées, soit des contingents annuels de voitures fabriquées ainsi à bon marché et revendues sur les marchés occidentaux (2).

C'est à travers tous ces canaux que s'exerce aujourd'hui la concurrence entre les quelques firmes qui se partagent aujourd'hui le marché mondial. L'opération Peugeot-Chrysler vise, nous dit-on, à mettre la firme en mesure de résister à cette concurrence tous azimuths.

---

(1) C. Stoffaës. « La grande menace industrielle ». Calmann-Lévy, 1978, page 66.
(2) Ch. Levinson, « Vodka-Cola », Stock, 1977.

Vers la monopolisation

L'automobile « française » couvre actuellement 30 % du marché de la C.E.E. La filière automobile rassemble dans le secteur amont 600 000 travailleurs (sidérurgie, verre, textile, chimie, travaillant pour l'automobile, sous-traitants, constructeurs...) et dans le secteur aval (commercialisation, réparation) 400 000, soit environ un million de travailleurs, au total (3).

Mais aux yeux du gouvernement, c'est bien plus que cela. Ecoutons un des porte-paroles du ministère de l'industrie : « Il s'agit en fait de **notre grand secteur de spécialisation industrielle internationale.** En dix ans, de 1966 à 1976, elle a progressé bien plus vite que ses concurrents » ; exportant la moitié de sa production « elle est notre secteur industriel majeur à l'exportation ». Elle représente 13 % du total des exportations ; son solde est très largement positif : quand on importe cent voitures on en exporte deux cent quarante, et en 1977 les exportations ont dépassé de vingt et un milliards les importations. C'est le « fleuron de nos industries de transformations ».

C'est le même langage que l'on peut lire dans le tout récent « rapport sur l'adaptation du septième Plan ». L'automobile française, deuxième exportatrice après le Japon y est qualifiée de « **fer de lance de nos exportations** ». Traitant du nécessaire renforcement des entreprises et de leur capacité compétitive, le même rapport écrit : « La plupart des entreprises qui ne détiennent pas, ou ne se donnent pas pour objectif de détenir une part significative du marché international dans leur spécialité sont des entreprises dont l'avenir est menacé à terme plus ou moins lointain » (4). Quelle est cette « part significative ? » Un économiste écrivait à ce propos : « Toute entreprise ou groupe d'entreprise s'estime aujourd'hui à l'abri des difficultés lorsqu'elle assure 10 % du marché mondial » (5).

C'est semble-t-il **le sens de l'opération** effectuée par Peugeot. Suite au rachat de Chrysler-Europe, il devient quatrième producteur mondial (derrière General motors, Ford et Toyota), mais pour le partage du « gâteau européen » il vient au premier rang avec 17,9 % des ventes, devant Ford et Renault. On s'oriente à brève échéance vers **une situation de monopole :** Il y a moins de cinq ans on comptait encore quatre constructeurs ; ils ne sont plus que deux et le groupe privé dépasse aujourd'hui l'entreprise nationalisée avec laquelle il avait passé des accords dont on se demande ce qu'ils deviennent dans l'affaire.

Si la volonté du groupe Peugeot-Citroën de parvenir au premier rang européen est claire, on peut toutefois s'interroger sur la stratégie de Chrysler. S'agit-il d'un repli raisonné sur les U.S.A., avec en prime un milliard de francs et 15 % des actions de Peugeot ? Ceci serait alors à interpréter dans le cadre d'une politique de retrait des investissements américains en Europe dans les secteurs à faible technologie et forte concurrence internationale. Ou bien s'agit-il d'un projet à long terme qui rapprocherait encore les deux groupes, les 15 % d'actions de Peugeot détenus par la firme américaine constituant plus qu'une simple participation financière ?

Quelle que soit la stratégie future des deux groupes, il n'en reste pas moins que le **développement actuel des multinationales dans le secteur automobile** n'est pas sans poser de sérieux problèmes.

Où nous mène cette stratégie ?

Il y a une quinzaine d'années on s'extasiait sur la vitalité d'un micro-constructeur comme Volvo, en 1968 avec 362 000 voitures, une firme comme Peugeot paraissait bien assise et faisait de substantiels profits. Mais, dès le début des années 1970, les « experts » fixaient à **un million de voitures par an le seuil de survie** pour une firme ; aujourd'hui, on commence à parler de deux millions ! Où s'arrêtera-t-on dans cette **course au gigantisme,** au monopole. Dès aujourd'hui le sort de 260 000 salariés se trouve lié au comportement d'une dynastie de propriétaires, les Peugeot. Combien restera-t-il de firmes automobiles dans le monde d'ici vingt ans ?

Mais dans le même temps ou le monde de l'automobile est **dominé par un groupe de plus en plus restreint** de propriétaires ou managers, ce monde de l'automobile tend à dominer le monde ; ce « fleuron », ce « fer de lance » vise à imposer à l'ensemble du monde sa « civilisation ». Malgré les impasses auxquelles cette « civilisation » conduit, impasses dont les pays développés commencent seulement à soupçonner l'ampleur, la concurrence se fait de plus en plus vive pour vendre dans tous les pays et si l'on va vers un certain tassement des ventes dans les pays développés l'on espère bien se rattraper dans un certain nombre de pays en développement ; les « experts » estiment qu'en l'an 2000 les marchés de l'O.C.D.E. (trente trois millions de véhicules) seront presque rejoints par les marchés du reste du monde (vingt-cinq millions). Les pays en développement sauront-ils maîtriser l'automobile pour ne pas en devenir l'esclave ?

Revenant au plan de la France on peut aussi se poser des questions sur les **conséquences de l'opération Peugeot-Chrysler** et sur son bien fondé. Selon le communiqué officiel l'accord devrait permettre à Peugeot-Citroën « d'assurer à son personnel une plus grande sécurité de l'emploi ». Les syndicats des deux groupes réunis à Genève par l'intermédiaire de la Fédération internationale des ouvriers sur métaux ont exprimé leur doute sur ce propos. En général, lorsqu'on fusionne, ceci se traduit à plus ou moins brève échéance par des **compressions de personnel** pour « supprimer les doubles emplois ». Un rapport récent sur le secteur automobile en France souligne aussi le risque dans l'avenir d' « une fluctuation des effectifs accentuée par une conjoncture plus liée que par le passé aux comportements des consommateurs » (5).

Dans le but d'assurer une croissance ou une plus grande stabilité de l'emploi, n'aurait-il pas été plus avisé, comme l'ont fait des groupes comme Renault et Fiat, de s'engager dans une politique de diversification et de ne pas tout miser sur l'automobile ?

Enfin, signalons qu'un rapport demandé par Raymond Barre à des experts du plan souligne que les **transports urbains,** entre autres, deviendraient un secteur clef à développer dans l'avenir. Comment le gouvernement parviendra-t-il à concilier cette nécessité et l'intérêt des constructeurs automobiles ?

Michel BRANCIARD.

---

(3) « Evolution des emplois et de la main-d'œuvre dans l'industrie automobile » (C.E.R.E.Q., novembre 1977, dossier n° 15, « Documentation française »).
(4) A. Cotta, « La France et l'impératif mondial », P.U.F., 1978, page 173.
(5) C.E.R.E.Q., op. cit.

NOUS SOMMES HEUREUX DE FAIRE SAVOIR A NOS ABONNES, SPECIALEMENT DE LA REGION LYONNAISE, QUE NOTRE **SERVICE DE DOCUMENTATION** (LIVRES, JOURNAUX ET REVUES) LEUR EST OUVERT GRATUITEMENT CHAQUE JOUR DE 15 HEURES A 18 HEURES 30.