

L'industrie automobile en France depuis 1950 : des mutations à la chaîne

Thierry Méot*

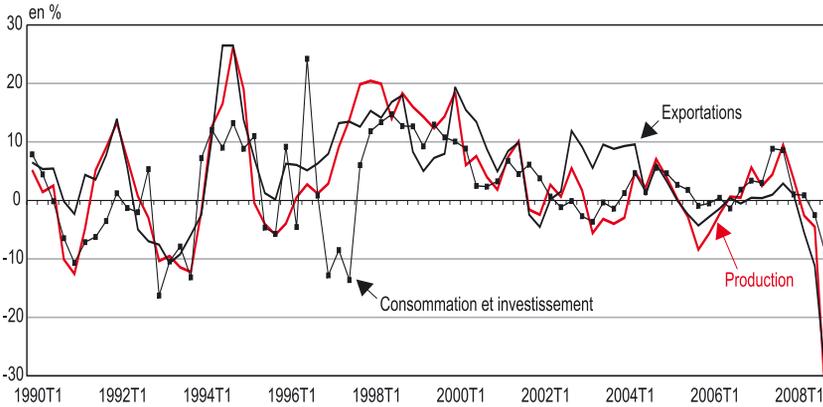
En 2008, l'industrie automobile mondiale a été brutalement rattrapée par la crise en fin d'année. En France, les immatriculations de voitures particulières neuves, qui étaient en hausse de 4,5 % sur les 6 premiers mois de l'année, chutent de 6,3 % sur les 6 derniers mois. En moyenne pour 2008, la production de la branche automobile recule de 9,3 % en volume ; pour la première fois depuis soixante ans, son commerce extérieur devient déficitaire. Les pouvoirs publics prennent rapidement des mesures pour soutenir la demande et un Pacte automobile est signé avec les constructeurs et les équipementiers. Des signes avant-coureurs de difficultés étaient apparus : en 2005 et 2006, la production avait baissé en France, en 2007 elle avait diminué sur le continent nord-américain. De fait, en ce début de XXI^e siècle, l'industrie automobile est confrontée à un triple défi : la saturation des marchés des pays développés et une croissance sans doute moins forte que prévu des marchés des pays émergents, une hausse tendancielle du prix des carburants qui déplace les achats vers les véhicules économes, des nécessités écologiques qui s'imposent de plus en plus fortement dans la conception et l'usage des véhicules. Durant les 60 dernières années, l'industrie automobile française a cependant dû relever d'autres : essor de la consommation de masse, ouverture des frontières et internationalisation des marchés, chocs pétroliers... Ainsi, depuis 1950, elle s'est sans doute davantage transformée que l'automobile elle-même.

La crise de 2008

La crise mondiale de l'industrie automobile n'a pas épargné la France. La production s'effondre de 27 % en volume en glissement annuel au cours du quatrième trimestre 2008 (*figure 1*). La demande intérieure fléchit, mais c'est surtout la demande extérieure qui chute (- 28,0 % en volume). Or, les exportations absorbent en moyenne 60 % de la production de la branche. Comme elles sont en baisse sensible depuis le deuxième trimestre 2008, les stocks de véhicules atteignent à l'été des niveaux qui, dans le contexte de la crise financière, risquent d'asphyxier constructeurs et distributeurs. Pour Renault, le montant des stocks était estimé à 6,5 milliards d'euros fin juin 2008, soit l'équivalent du cinquième du chiffre d'affaires total du groupe en 2007. Fin septembre, le niveau des stocks usines et des stocks réseau de PSA, à 677 000 véhicules, était supérieur de 20 % au niveau atteint un an plus tôt. Les constructeurs décident donc d'interrompre les chaînes de montage et de nombreuses usines ferment pour plusieurs semaines en fin d'année 2008. L'activité des équipementiers (*définitions*) recule au même rythme que celle de la construction automobile.

* Thierry Méot fait partie du département des Comptes nationaux. Ce dossier s'appuie sur la réropolation des comptes nationaux jusqu'en 1949.

1. Évolution trimestrielle en volume des principaux indicateurs d'activité de l'industrie automobile en France (glissement annuel)



Source : Insee, comptes nationaux trimestriels - base 2000.

En moyenne sur l'année 2008, la production automobile baisse de 9,3 % en volume par rapport à l'année précédente en France (figure 2). Ce mouvement est général : dans l'Union européenne comme à l'échelle mondiale, la production de véhicules automobiles de tous types décroît en unités de 7 % en 2008 par rapport à 2007 en moyenne annuelle.

La consommation des ménages se replie de - 3,1 % en volume et l'investissement stagne (+ 0,2 %). En terme d'immatriculations, le repli du marché français est beaucoup plus mesuré que celui d'autres marchés européens. Les immatriculations de voitures neuves baissent en France de - 0,7 %, contre - 28,1 % en Espagne, - 13,4 % en Italie, - 11,3 % au Royaume-Uni et - 1,8 % en Allemagne.

La crise de 2008 s'avère exceptionnelle par son ampleur et sa rapidité. Même au plus fort de la crise de 1993, la production automobile française n'avait pas chuté en glissement annuel de plus de 13 % sur un trimestre contre - 27 % au quatrième trimestre 2008. Dès la fin de l'année, les pouvoirs publics prennent une série de mesures pour soutenir la filière, notamment une « prime à la casse » pour relancer les ventes de véhicules. En février 2009, suite à la tenue d'états généraux réunissant l'ensemble des acteurs de l'automobile, le gouvernement promeut un Pacte automobile et engage un plan d'aide aux constructeurs de 6,5 milliards d'euros, sous la forme de prêts participatifs.

L'Allemagne et l'Italie instaurent de même une « prime à la casse », et au Royaume-Uni le gouvernement décide de garantir pour 2,3 milliards de livres de prêts aux constructeurs automobiles.

Ces plans de soutien visent à contrecarrer la chute de la demande automobile, traditionnellement sensible aux inflexions de la conjoncture économique. En effet, les acquéreurs peuvent aisément reporter ou avancer l'achat d'un véhicule de quelques mois selon leurs perspectives en matière d'emploi et de revenu. Ces plans de soutien font d'ailleurs sentir leurs premiers effets au début de 2009 (forte progression des immatriculations en Allemagne et rebond du marché français au premier trimestre).

Mais l'année 2008 n'a pas été seulement marquée par un retournement conjoncturel du marché automobile. Elle s'est aussi accompagnée d'un nouveau recul des immatriculations de véhicules de gammes moyenne ou supérieure, qui relève d'une transformation plus structurelle de ce marché.

2. L'offre et la demande en produits de l'industrie automobile

montants en milliards d'euros, évolutions et indices en %

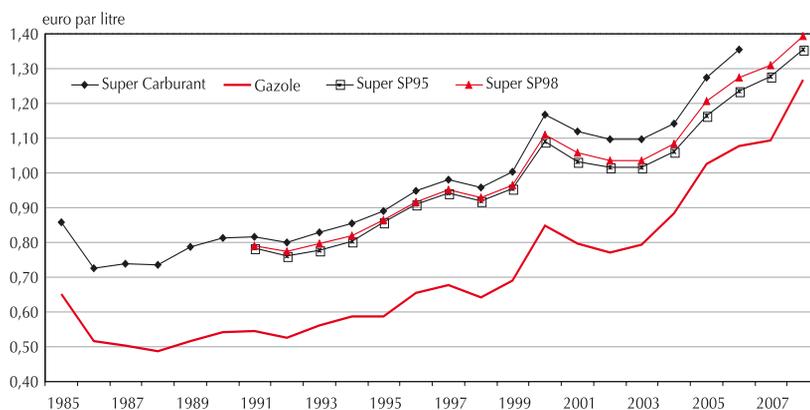
	2004	Évolution en volume	Indice de prix	2005	Évolution en volume	Indice de prix	2006	Évolution en volume	Indice de prix	2007	Évolution en volume	Indice de prix	2008
Production	92,8	-1,7	0,5	91,6	-2,8	0,7	89,7	5,8	0,4	95,2	-9,3	1,7	87,9
Importations	41,3	3,9	1,2	43,4	3,4	1,4	45,5	11,1	-0,2	50,5	-3,1	1,3	49,5
Consommation intermédiaire	34,8	-0,3	1,5	35,2	0,9	0,6	35,7	16,7	-2,1	40,8	-5,1	1,9	39,5
Consommation des ménages	53,6	3,4	1,5	56,2	-0,8	1,7	56,7	3,6	2,6	60,3	-3,1	2,5	59,9
Investissement	21,8	-0,9	3,1	22,3	0,7	3,0	23,1	12,3	1,4	26,3	0,2	1,2	26,7
Exportations	53,5	-1,3	-1,1	52,2	-1,7	-0,3	51,1	1,3	-0,9	51,3	-10,9	0,8	46,1

Source : Insee, comptes nationaux - base 2000.

« Small is beautiful »

En France, fin 2007, les achats d'automobiles des gammes supérieure et luxe avaient fortement augmenté du fait de l'anticipation du malus écologique instauré à compter du 1^{er} janvier 2008 ; en 2008, les immatriculations de ce type de véhicules chutent de 32 % (- 57 014 unités). Les immatriculations de véhicules de gamme moyenne baissent de leur côté de 7 % (- 68 370 unités). *A contrario*, le bonus écologique dynamise les ventes de petites voitures : la gamme économique et inférieure progresse de 12 % (soit 111 149 unités). Ce faisant, au-delà de la montée des préoccupations environnementales, renforcées par le *Grenelle de l'environnement* et l'instauration d'une fiscalité écologique, la consommation des ménages poursuit son adaptation à l'augmentation du prix des carburants, particulièrement vive en 2008, notamment pour le gazole (figure 3).

3. Prix de vente T.T.C. moyens nationaux des carburants en France



Source : DIREM.

De fait, en 2008, 82 % des voitures neuves immatriculées en France appartiennent à la gamme inférieure et à la gamme moyenne inférieure (figure 4). Dans un contexte de prix élevé des carburants, la gamme inférieure ne cesse de se développer. Par ailleurs, au cours de la décennie 1990 et au début des années 2000, un transfert s'est fait de la gamme moyenne supérieure vers la gamme moyenne inférieure, plus riche en versions monospaces prisées par les consommateurs.

4. Répartition par gamme des immatriculations de voitures particulières neuves en France de 1990 à 2008

Gammes	en %							
	1990	1995	2000	2005	2006 AP (1)	2006 NP (1)	2007	2008
Inférieure	42,7	43,6	40,1	38,7	42,7	46,0	44,7	50,5
Moyenne inférieure	20,7	28,2	32,6	34,5	32,2	32,5	33,6	31,5
Moyenne supérieure	24,0	17,3	14,2	11,2	9,9	13,0	13,1	12,2
Supérieure	11,1	9,0	7,7	6,3	6,1	8,5	8,6	5,8
Autres	1,5	2,0	5,5	9,3	8,9	0,0	0,0	0,0
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100
En milliers	2 309	1 931	2 134	2 068	2 001	2 001	2 065	2 050

(1) En 2007, une nouvelle segmentation par gamme a été introduite, visant à supprimer l'ancienne gamme « autres ». D'une part, les « combispaces » tels le Citroën Berlingo ont été reclassés dans la gamme inférieure ; les autres véhicules dérivés de véhicules utilitaires tels le Renault Trafic ont été reclassés dans les autres gammes. D'autre part, les véhicules dont la carrosserie est tout-terrain tout-chemin figurent désormais dans les différentes gammes, de la gamme inférieure à la gamme supérieure en passant par la gamme moyenne supérieure (Peugeot 4007). (AP : Ancien Périmètre, NP : Nouveau Périmètre). La gamme moyenne supérieure inclut entre autres la Laguna et la 407 ; la gamme moyenne inférieure la Mégane et la C4 ; la gamme inférieure les Peugeot 107, Citroën C1 et Renault Twingo.

Source : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA).

L'augmentation continue du prix des carburants depuis le début des années 1990 s'est aussi traduite par un report massif des achats de véhicules neufs vers les motorisations diesel, plus économes. En 2008, plus des trois quarts des immatriculations neuves étaient équipées d'un moteur diesel (figure 5).

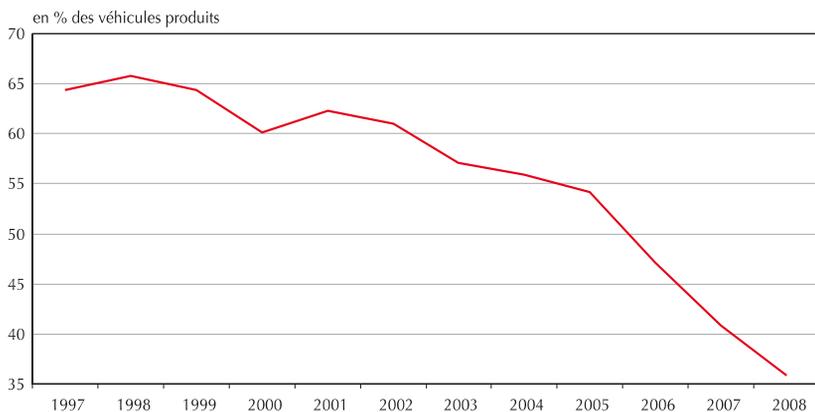
5. Part des voitures équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations neuves

											en %
1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
9,9	33,0	49,0	56,2	63,2	67,4	69,2	69,1	71,4	73,9	77,3	

Source : Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).

En 2008, la chute des échanges extérieurs de produits automobiles en valeur, plus prononcée pour les exportations (- 10,2 %) que pour les importations (- 1,9 %), entraîne l'apparition d'un déficit extérieur de 3,5 milliards d'euros pour ces produits. C'est la première fois depuis les années cinquante que le commerce extérieur de la branche se trouve déficitaire. Ce résultat provient pour partie de la nouvelle configuration de l'appareil productif des constructeurs français à l'échelle mondiale (encadré) : une part de plus en plus importante de leurs véhicules est produite à l'étranger (figure 6). Nombre de véhicules de la gamme économique, notamment, sont assemblés en Espagne ou en Europe centrale.

6. Part de la production en France des constructeurs français

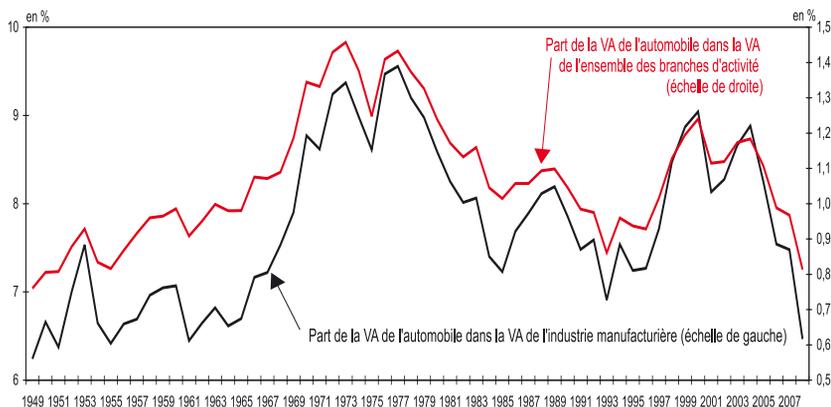


Source : Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).

Une branche d'activité stratégique

Le soutien accordé par les pouvoirs publics à l'industrie automobile tient à son poids dans l'économie nationale. La part de la valeur ajoutée (VA) de la branche automobile dans la valeur ajoutée de l'ensemble des branches d'activité fléchit à 0,8 % en 2008 ; elle était de 1 % en 2006 (figure 7). Mais si l'on prend en compte l'activité générée par l'automobile dans les branches qui alimentent son processus de production (sidérurgie, plasturgie, ...), cette part est alors multipliée par quatre. En termes d'emploi, la branche automobile occupe directement 200 000 salariés en équivalents temps plein. Les salariés des entreprises de travail intérimaire auxquels recourt l'automobile peuvent en outre représenter jusqu'à 10 % de ses propres effectifs. L'activité automobile nourrit aussi plus de 800 000 emplois dans les branches qui lui sont liées en amont et en aval, de l'énergie à la publicité ou l'assurance. C'est la première branche d'activité pour le montant des dépenses intérieures de recherche-développement - 4,2 milliards d'euros en 2006 - devant l'industrie pharmaceutique (3,3 milliards

7. Part de l'automobile dans valeur ajoutée (VA) de l'industrie et de l'économie



Source : Insee, comptes nationaux - base 2000.

d'euros). Les groupes automobiles et les équipementiers sont par ailleurs depuis plusieurs années les principaux déposants de brevets recensés par l'Institut national de la propriété industrielle (INPI). En 2008, le groupe PSA occupe la première place parmi les déposants (961 brevets publiés), le groupe Renault la seconde (950), loin devant le groupe l'Oréal (457) ; l'équipementier Valeo arrive en quatrième position (397).

De nouveaux défis

La crise économique et financière de 2008 vient ajouter ses effets à des problèmes structurels antérieurs. En 2005 et 2006, la production automobile avait diminué respectivement de 1,7 % et 2,8 % en volume en France. De même, « aux États-Unis, la forte baisse de l'activité du secteur automobile en 2008 survient à la suite d'une longue période d'ajustement de la production à la baisse de la demande » (*Note de conjoncture*, mars 2009). Ainsi, la crise n'a fait qu'accroître des tendances à l'œuvre depuis plusieurs années.

De fait, en ce début de XXI^e siècle, l'industrie automobile est confrontée à un triple défi : la saturation des marchés des pays développés et une croissance sans doute moins forte que prévue des marchés des pays émergents, une hausse tendancielle du prix des carburants qui déplace les achats vers les véhicules économes, des nécessités écologiques qui s'imposent de plus en plus fortement dans la conception et l'usage des véhicules...

Ces défis, auxquels doit faire face l'industrie automobile française, sont cependant loin d'être les premiers : durant les 60 dernières années, elle a dû en relever de multiples : avènement de la consommation de masse, ouverture des frontières et internationalisation des marchés, chocs pétroliers,... Depuis 1950, elle s'est ainsi plus transformée que son produit lui-même (Fridenson, 1977).

Les ressorts de la diffusion de masse

La petite voiture, la voiture économe, la voiture *low cost* ont le vent en poupe. Clin d'œil de l'histoire, c'est un peu de là que tout est parti. Au début du XX^e siècle, la Ford T a inauguré l'ère de la consommation de masse aux États-Unis : son succès s'est renforcé au fur et à mesure que son prix baissait, jusqu'à devenir compétitif avec celui d'un cheval, ce qui ne pouvait manquer d'impressionner les esprits en Amérique.

En France, la diffusion à grande échelle de l'automobile a véritablement débuté dans les années cinquante. L'apparition de petits modèles populaires, comme la 4CV de Renault ou la 2CV de Citroën, a peu à peu élargi la clientèle, dans un contexte de progression du revenu. Deux facteurs ont en outre contribué à cette diffusion : la promotion et le crédit.

L'organisation de courses et de rallyes, les salons de l'automobile, le guide Michelin - spécialement destiné aux automobilistes, les journaux spécialisés - aujourd'hui plus nombreux que les quotidiens généraux, sont autant d'aspects d'une politique de marketing particulièrement dynamique. L'automobile est par ailleurs une héroïne à part entière de l'industrie du cinéma en plein développement. « Orgueil du Salon de l'automobile de 1947, la 4CV fut présentée par les publicitaires comme "la voiture de l'année... et des années à venir" ou comme "amie de l'homme" » (Ross, 2006). Roland Barthes avait hissé la DS Citroën au rang d'un nouveau mythe. Dès les années cinquante, les constructeurs automobiles consacrent à la publicité un budget qui oscille entre 1 et 2 % de leur chiffre d'affaires (Loubet, 2001). Cet ordre de grandeur s'est maintenu : selon les résultats de l'enquête annuelle d'entreprise dans l'industrie, les dépenses de publicité des constructeurs automobiles se sont élevées à 1,5 milliard d'euros en 2006 et 1,1 milliard d'euros en 2007, soit respectivement 1,7 % et 1,2 % de leur chiffre d'affaires.

Le revenu est le principal déterminant de la consommation d'automobile. Or, « payer une automobile neuve au comptant était et reste hors de portée d'une grande partie des acheteurs (Gelpi et Julien - Labruyère, 1994) ». En conséquence, les constructeurs se sont dotés

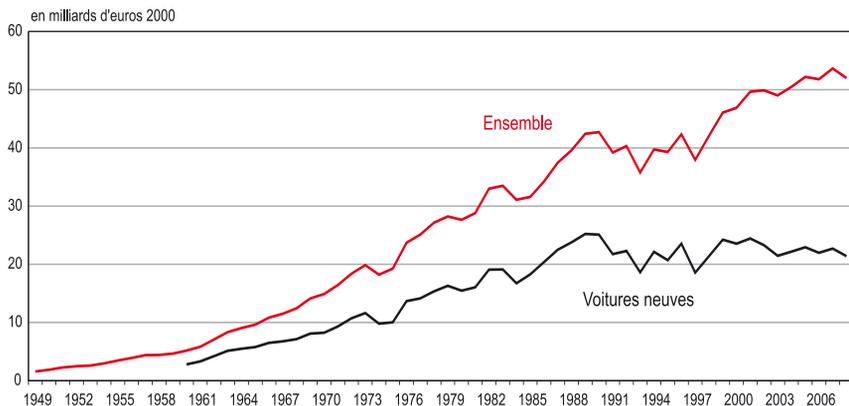
très tôt d'établissements de crédit spécialisés. La Sovac (Société pour la vente à crédit d'automobiles) est créée par Citroën en 1919. Renault inaugure la Diac (Diffusion industrielle automobile par le crédit) en 1924. La constitution de la DIN (Diffusion industrielle nationale) par Peugeot date de 1928. L'activité de ces filiales financières enregistre un nouvel essor dans les années cinquante et soixante : d'une part la croissance régulière des revenus facilite l'endettement, d'autre part la défiance traditionnelle envers le crédit se dissipe en France. Outre ces filiales, les établissements bancaires traditionnels développent eux aussi le crédit à la consommation pour l'acquisition d'une automobile.

Les établissements financiers des constructeurs automobiles demeurent aujourd'hui à peu de chose près ce qu'ils étaient déjà dans les années cinquante, l'armature essentielle de la profession. Trois voitures particulières neuves sur cinq sont achetées à crédit. En 2008, les volumes de financement du groupe Diac en France atteignent 283 315 dossiers, en hausse de 3 900 contrats par rapport à 2007. Les nouveaux financements s'établissent à 3,38 Mds€, en augmentation de 3,1 % par rapport à 2007 (rapport d'activité). Banque PSA Finance, le bras financier de Peugeot Citroën, a pour sa part financé l'acquisition de 315 925 véhicules en France en 2008, soit - 3,8 % par rapport à 2007. La baisse correspond essentiellement à une diminution de la demande. Les conditions d'octroi du crédit ont en effet été peu modifiées en 2008 : les filiales financières des constructeurs font constamment des promotions, en particulier depuis le début de la crise. Néanmoins, lorsque les taux de refinancement des organismes de crédit sont chers, ce qui était le cas en 2008, ce sont ces derniers et les concessionnaires qui rognent sur leur marge pour proposer un taux bas. Pour soutenir le secteur et continuer d'assurer le financement de la demande dans un contexte général de restriction de l'accès au crédit bancaire, un prêt de 500 millions d'euros a été accordé fin 2008 par la Société de financement de l'économie française (Sfef) à chacune des deux banques internes des constructeurs automobiles PSA et Renault. Dans le cadre du Pacte automobile, un nouveau prêt d'un montant équivalent pourra être débloqué au cours de l'année 2009, portant globalement à 2 milliards d'euros le montant des prêts mis à disposition de ces banques. L'objectif est de leur permettre de maintenir une offre de prêts à la consommation compétitive pour l'achat de véhicules.

L'essor de la consommation

La croissance économique des « Trente Glorieuses », les voitures populaires, le crédit, la publicité : tout concourt au développement des dépenses de consommation des ménages en produits de l'industrie automobile dans les années cinquante et soixante. Elles sont multipliées par dix entre 1949 et 1971 et passent de 1,6 milliard à 16,4 milliards d'euros 2000 (figure 8). Après le premier choc pétrolier, la croissance devient moins régulière, mais les dépenses doublent encore entre 1973 et 1991.

8. Dépenses de consommation des ménages en produits de l'industrie automobile en volume



Source : Insee, comptes nationaux - base 2000.

En 1953, le taux d'équipement des ménages en voitures particulières atteint 21 % (figure 9), soit le niveau qu'il avait avant la Deuxième Guerre mondiale. Cette année-là, déjà, les deux tiers des ménages de cadres possèdent une automobile, mais moins d'un ménage d'employés sur cinq et moins d'un ménage d'ouvrier sur dix. Au milieu des années soixante-dix, les écarts entre catégories socioprofessionnelles sont sensiblement réduits et 64,1 % des ménages sont équipés d'une automobile. La progression des taux d'équipement se poursuit ensuite à un rythme ralenti jusqu'à la fin des années 1990. Depuis le début des années 2000, le taux d'équipement augmente encore peu : quatre ménages sur cinq possèdent une automobile et le marché a atteint un point de saturation. En 2007, la catégorie des inactifs reste la moins équipée, mais elle comprend beaucoup de personnes âgées qui ne conduisent plus, voire n'ont jamais possédé de permis de conduire pour une partie des femmes. Le taux d'équipement des ménages ouvriers a dépassé celui des ménages cadres depuis le milieu des années 1990, mais ces derniers disposent aussi de véhicules d'entreprise.

9. Part des ménages disposant d'une voiture au moins selon la catégorie socioprofessionnelle

	en %											
	1953	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2007
Agriculteurs exploitants	29,0	35,2	59,2	73,0	82,0	87,3	92,4	95,9	98,9	91,1	99,8	86,5
Artisans, commerçants, chefs d'entreprises	52,0	53,4	74,7	81,1	85,1	91,1	94,3	95,2	89,4	90,6	91,2	92,5
Cadres	65,0	74,1	87,2	90,7	91,9	93,6	95,0	94,4	85,5	84,6	83,7	84,7
Professions intermédiaires	32,0	58,4	78,0	82,3	87,2	90,2	92,4	93,3	88,7	90,8	87,6	90,5
Employés	18,0	26,0	53,3	60,6	71,4	75,4	75,7	78,3	75,9	77,5	80,9	81,9
Ouvriers	8,0	24,4	47,8	63,6	73,6	80,4	85,1	87,2	89,7	88,7	89,1	89,9
Inactifs	6,0	9,1	18,8	26,6	33,2	39,6	48,9	54,6	65,8	70,9	72,8	74,8
Ensemble des ménages	21,0	30,2	47,5	57,6	64,1	69,3	73,4	76,5	78,4	80,3	81,2	82,4

Source : Insee, Comité des constructeurs français d'automobile (Sofres à partir de 1994).

Le parc de voitures particulières en service passe ainsi de 2,5 millions de véhicules en 1953 à 15,5 millions en 1975. Il atteint aujourd'hui 31 millions de véhicules.

Après le premier choc pétrolier, les dépenses des ménages se reportent de plus en plus sur les achats de véhicules d'occasion. L'entretien et la réparation s'affirment comme le premier poste des dépenses (« La consommation automobile depuis quarante ans - Entretien et réparation, premier poste de dépenses », *Insee Première* n° 844, 2002). Depuis la fin des années 1990, les entreprises occupent une place de plus en plus importante sur le marché des véhicules neufs (encadré 1).

Encadré 1

Le marché se diversifie

En 60 ans, le marché intérieur de l'automobile s'est beaucoup modifié. La crise du milieu des années 1970 constitue un moment charnière dans cette évolution. Après cette date, la croissance de moyenne période du pouvoir d'achat des ménages diminue. Les achats d'automobiles neuves, au-delà des cycles conjoncturels, plafonnent en tendance et les acquisitions des entreprises prennent progressivement le relais sur ce marché. La part des dépenses des ménages liées à l'entretien et aux réparations des véhicules, ainsi qu'aux pièces détachés et accessoires, croît (figure 1).

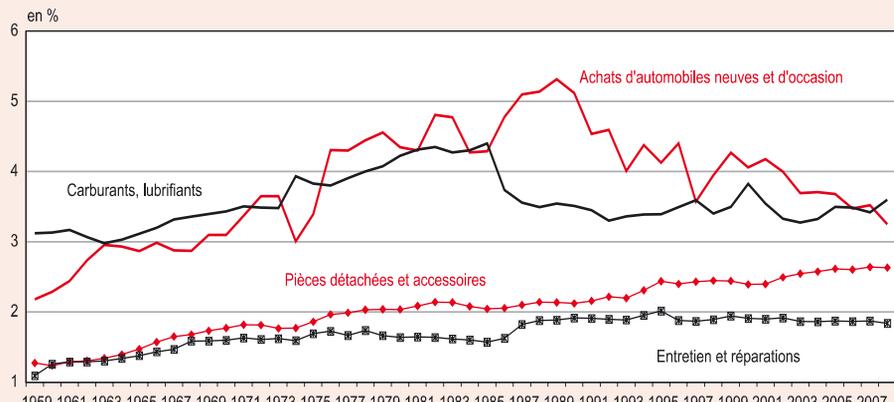
Dès les Trente Glorieuses le marché des véhicules d'occasion augmente parallèlement au marché des automobiles neuves. Mais la progression tendancielle du marché devient le seul fait des véhicules d'occasion après le premier choc pétrolier (figure 2). Une voiture de trois ou quatre ans, encore d'un bon usage avec l'amélioration continue des véhicules, coûte bien moins cher qu'à l'état neuf. Ainsi, le véhicule d'occasion constitue souvent la première acquisition pour les jeunes (en 2005, les deux tiers des voitures neuves achetées par les particuliers l'étaient par des personnes de plus de 50 ans). Le développement du multi-équipement contribue aussi à la croissance des achats : le

deuxième véhicule acquis par un ménage déjà équipé est plus fréquemment d'occasion que neuf. En 2007, 36 % des ménages sont multimotorisés, contre 16 % en 1980. Deux tiers des femmes possèdent aujourd'hui un permis de conduire. De plus en plus salariées, les femmes utilisent leurs véhicules pour les déplacements domicile-travail. Néanmoins, l'usage d'une automobile progresse aussi parmi les « inactives » : les deux catégories en ont besoin pour conduire leurs enfants sur les lieux de leurs activités quotidiennes (Herpin et Verger, 2008). Enfin, le succès de la grande distribution et, corrélativement, le déclin du commerce de voisinage amènent les ménages à s'approvisionner de plus en plus loin de chez eux.

Par ailleurs, à partir du premier choc pétrolier et plus encore depuis le début des années 2000, les entreprises deviennent des acteurs essentiels du marché automobile. En 2007, leurs achats représentent 43 % des immatriculations de voiture neuves, soit 887 000 véhicules (voir figure 3, la décomposition par catégorie d'acquéreur des immatriculations neuves).

Trois composantes principales peuvent être distinguées au sein des sociétés : les entreprises qui possèdent leur propre « flotte » ; les entreprises

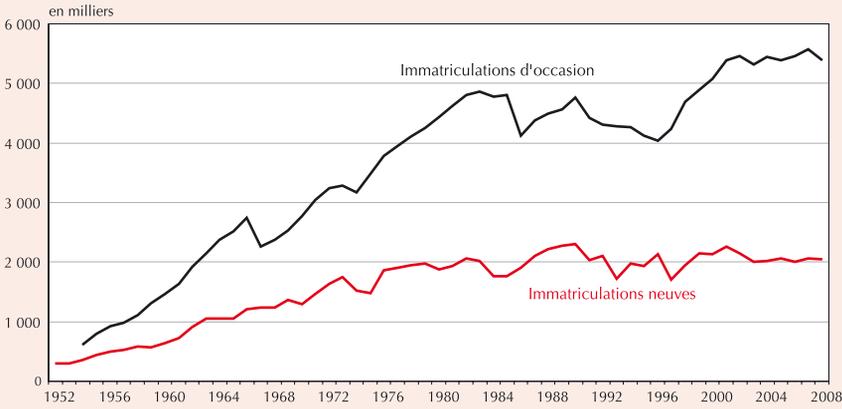
1. Part des principaux postes de dépense des ménages liés à l'automobile



Note : en comptabilité nationale, la consommation d'automobiles d'occasion ne comprend que les marges faites par l'intermédiaire (garage...).

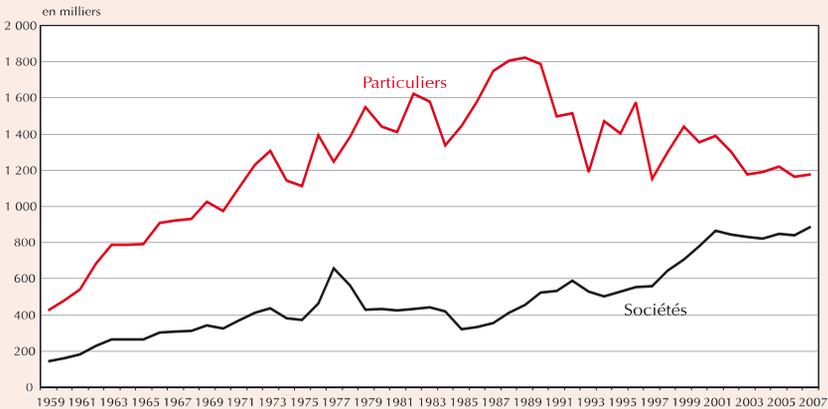
Source : Insee, comptes nationaux - base 2000.

2. Immatriculations de voitures particulières neuves et d'occasion en France



Source : Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).

3. Immatriculations de voitures particulières et commerciales neuves par catégorie d'acheteurs en France



Source : Insee, Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).

de location de véhicules - pour courte ou longue durée ; les concessionnaires automobiles ou garages qui achètent des véhicules de démonstration aux constructeurs. Les flottes d'entreprises répondent à des besoins d'activité et permettent de surcroît d'offrir un avantage en nature à certains salariés. Les entreprises ont en outre recours à la location. Cette dernière, location simple ou location-vente, progresse aussi au rythme de la modification des modes de consommation : un nombre croissant de ména-

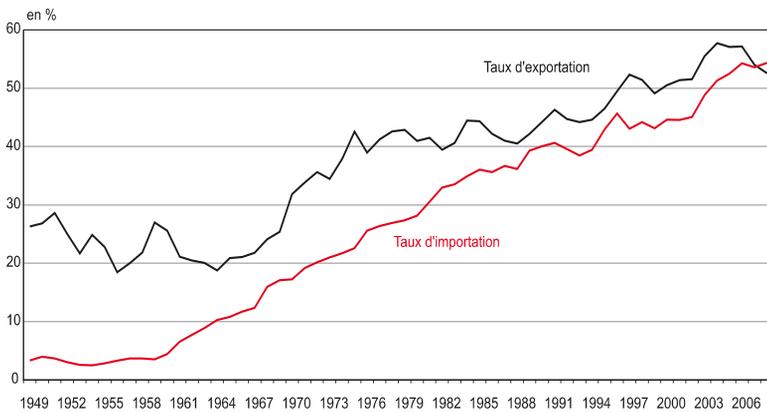
ges préfèrent louer plutôt qu'acheter les biens durables dont ils s'équipent. La location-vente d'automobiles a de plus bénéficié de mesures fiscales favorables à certaines périodes. Les concessionnaires, enfin, exposent d'autant plus de véhicules que la variété des modèles augmente. Loueurs et concessionnaires, parmi lesquels les filiales des constructeurs automobiles tiennent une place importante, permettent de surcroît d'ajuster les ventes à l'évolution conjoncturelle du marché des particuliers.

Retard à l'allumage pour le commerce extérieur

À la Libération, la reconstruction de la France nécessite de nombreux achats à l'étranger, réglés en devises. Pour en obtenir, les pouvoirs publics poussent l'industrie automobile, qui redémarre assez rapidement, à exporter. Parallèlement, les achats de véhicules et d'essence sont rationnés sur le territoire national jusqu'à la fin des années 1940. Avec le décollage de la demande intérieure dans les années 1950, les priorités des constructeurs changent et l'effort d'exportation est contenu. Durant toute cette période, les importations restent limitées.

Au début des années 1950, l'industrie automobile française exportait plus de 20 % de sa production (figure 10). En 1955, sur 552 000 voitures produites, 97 000 ont été expédiées à l'étranger et 43 000 vers les Territoires français d'Outre-Mer. Les pays qui venaient en tête pour les exportations au milieu des années 1950 - le Benelux, la Suède et la Suisse - étaient des pays européens à haut niveau de vie qui ne disposaient pas eux-mêmes d'une forte industrie automobile nationale.

10. Commerce extérieur de l'industrie automobile : taux d'exportation et d'importation



Note : le taux d'exportation est le rapport entre le montant des exportations et celui de la production ; le taux d'importation est le rapport entre le montant des importations et celui de la production augmentée des importations et diminuée des exportations.

Source : Insee, comptes nationaux - base 2000.

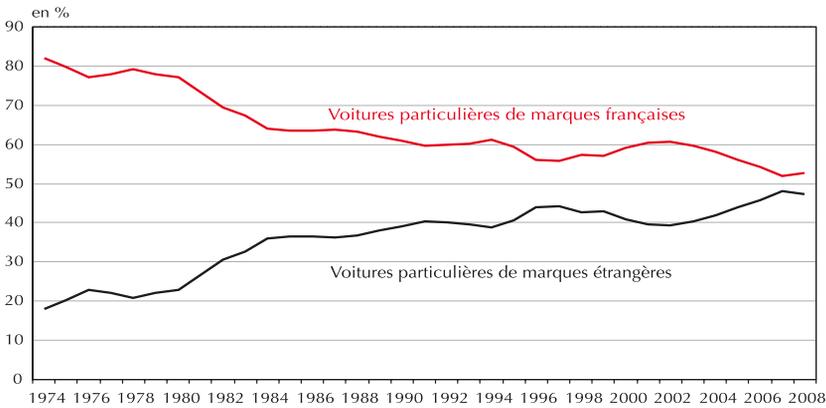
Dans le même temps, l'industrie automobile allemande s'est reconstruite. Sa croissance est rapide : la production de voitures particulières triple de 1950 à 1955, passant de 216 000 à 690 000 unités. Elle déploie d'importants efforts à l'exportation. Son marché intérieur est loin d'être saturé (1 voiture pour 30 habitants environ), mais 45 % des voitures produites sont destinées aux marchés extérieurs. Volkswagen, exemple unique, réussit même à prendre solidement pied aux États-Unis, notamment avec la « Coccinelle », modèle qui détient le record historique pour le nombre d'exemplaires vendus (21,5 millions). Durant les années 1950, la France prend donc du retard sur l'Allemagne. « Ce retard, la France ne le rattrapera jamais. Toute la différence actuelle entre les industries des deux pays résulte de cet "épisode" peu connu », écrivait Alfred Sauvy en 1968 (Sauvy, 1968).

Depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, les Français ne pouvaient pas acheter librement des voitures étrangères. Les ventes aux métropolitains étaient réservées aux acheteurs privilégiés, possédant des devises ou des comptes spéciaux. Les ventes étaient maintenues dans des limites très étroites par des contingents annuels précisés dans les accords commerciaux. En 1955, les importations de voitures particulières enregistrées par les statistiques douanières ont été de 10 000 unités, soit moins de 2 % des voitures livrées aux acheteurs de métropole cette année-là. Le taux d'importations de la branche, qui inclut les équipements, est alors inférieur à 3 % (figure 10).

L'ouverture des frontières

Les échanges extérieurs de l'industrie automobile commencent en fait à prendre leur essor entre la mise en place du Marché commun à la fin des années 1950 et l'achèvement de l'Union douanière le 1er juillet 1968. Cette union douanière, qui abolit les droits de douane entre six États à l'époque, ouvrait la voie au Marché unique mis en place 25 ans plus tard. Entre 1960 et 1975, le taux d'exportation double. L'effort d'exportation des constructeurs et équipementiers automobiles va en outre être relayé par des implantations à l'étranger (*encadré 2*). Cependant, avec l'ouverture des frontières la concurrence s'avive. Sur leur marché, les constructeurs français perdent peu à peu du terrain (*figure 11*).

11. Part de marché des voitures françaises et étrangères dans les immatriculations neuves en France



Source : Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).

À l'échelle de l'Europe, en 1980, les deux groupes français vendaient 2 millions et demi de véhicules neufs et détenaient 28,8 % du marché (*figure 12*). En 2008, le nombre de voitures particulières neuves vendues a progressé de 360 000 unités, mais la part de marché des groupes français a perdu 7,5 points. L'arrivée des constructeurs japonais (*encadré 2*) et la saturation atteinte dans les principaux pays européens ont sensiblement durci les conditions de la concurrence.

12. Immatriculations de voitures neuves des groupes français en Europe (17 pays)

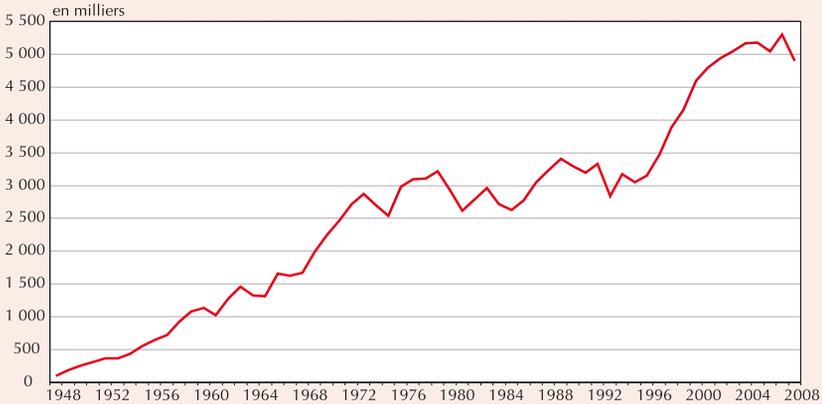
en milliers d'unités et en part dans les immatriculations totales

	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
PSA Peugeot Citroën	1 296	1 225	1 719	1 440	1 930	2 142	2 163	2 105	2 036	1 985	1 943	1 942	1 765
%	14,8	11,5	12,7	12,0	13,1	14,4	15,0	14,8	14,0	13,7	13,2	13,1	13,0
Groupe Renault	1 233	1 135	1 315	1 241	1 559	1 576	1 540	1 505	1 489	1 420	1 265	1 195	1 124
%	14,0	10,7	9,7	10,3	10,6	10,6	10,7	10,6	10,3	9,8	8,6	8,1	8,3
Ensemble	2 529	2 360	3 034	2 681	3 489	3 718	3 703	3 610	3 525	3 405	3 208	3 137	2 889
%	28,8	22,2	22,4	22,3	23,7	25,0	25,7	25,4	24,3	23,5	21,8	21,2	21,3

Source : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA).

Automobile et mondialisation

1. Production mondiale de voitures particulières et commerciales des constructeurs français



Source : Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).

En 2008, les constructeurs français d'automobiles possèdent des implantations industrielles dans des dizaines de pays à travers le monde. Touchée par la crise, leur production mondiale de voitures particulières chute de 7,5 %. Elle n'en a pas moins progressé de deux tiers depuis le milieu des années 1990. Avec Renault et PSA, la France place ainsi deux entreprises parmi les dix premières d'une industrie dont l'histoire est marquée à la fois par une mondialisation et une concentration exceptionnelles.

La mondialisation est consubstantielle du développement de l'industrie automobile. Le passage du stade artisanal au stade industriel pour l'automobile peut être daté d'il y a cent ans : en 1908, Ford démarre la production en série, selon le principe du travail à la chaîne, du Modèle T. Première voiture accessible à tous en raison de son prix bas, la Ford T remporte immédiatement un succès. Dès ce moment, la mondialisation a pris son départ. En 1909, Ford fait construire à Kansas-City, dans le Missouri, une usine de montage à laquelle l'usine de Detroit expédie par chemin de fer les pièces fabriquées en grande quantité : leur transport revient moitié moins cher que celui des voitures entièrement montées. En 1915, la firme possède 18 usines d'assemblage réparties sur le territoire améri-

cain. Parallèlement, le constructeur, déjà implanté au Canada, a ouvert une usine en 1911 en Grande-Bretagne. En 1913, Ford devient le premier constructeur automobile du Royaume-Uni.

La firme General Motors (GM) est constituée de plusieurs marques (Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick et Cadillac), conçues pour répondre à la diversité des pouvoirs d'achat et des attentes des clients potentiels. En part de marché, GM dépasse Ford en 1926. En 1924, GM suit la voie tracée par Ford et ouvre une usine de montage à Londres. Pour s'adapter au marché européen, elle rachète en 1925 le constructeur anglais Vauxhall.

En 1926 Ford, General Motors et Chrysler, les « trois grands » américains, ont édifié chacun une usine de montage à Berlin pour voitures et camions. Fin 1927, les députés allemands réagissent en relevant les tarifs douaniers, ce qui met en difficulté les usines de montage américaines. Cependant, la Grande Dépression de 1929 conduit les frères Opel à céder 80 % de leurs actions à General Motors. En 1930, General Motors prend le contrôle total d'Opel, alors premier constructeur d'Allemagne. Il prend la décision de lui faire produire une moyenne voiture adaptée à la clientèle européenne. La

concurrence étrangère, combinée à la croissance d'Opel, provoque de nombreuses disparitions parmi les petites firmes qui avaient proliféré en Allemagne au début des années 1920. Ainsi, 20 ans après la naissance de la Ford T, les constructeurs américains d'automobiles sont devenus, et de loin, les premiers constructeurs mondiaux.

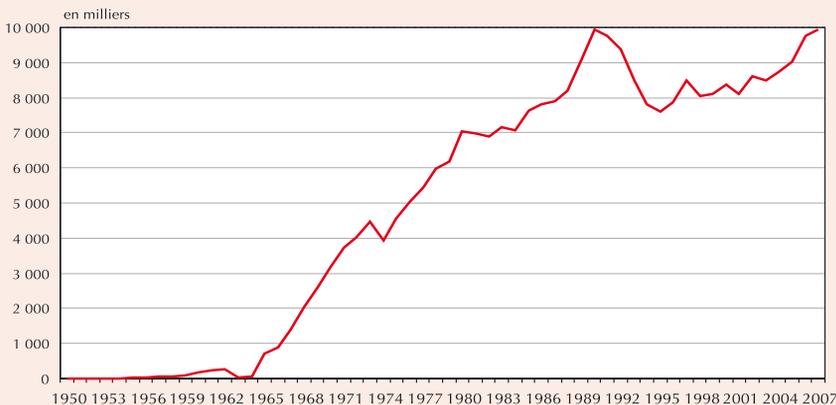
Après la Deuxième Guerre mondiale, les constructeurs américains ont reconstitué et étendu leur implantation en Europe et ont conquis d'autres parties du monde. La recherche des économies d'échelle, qui les pousse à accroître leurs volumes de production pour étaler les frais fixes sur un plus grand nombre d'exemplaires, les a également poussés à standardiser leurs productions. Ils ont alors entamé une douloureuse conversion, baptisée *downsizing* (descente dans la gamme vers des modèles plus petits), alors même que les véhicules européens, pour une partie non négligeable de la clientèle aisée, s'orientaient vers des modèles de taille moyenne offrant un volume intérieur d'assez bonne ampleur, même pour les habitudes américaines (Sauvy, 1986). Une standardisation mondiale est alors devenue possible, au moins pour une grande partie de la gamme, et l'on a vu apparaître dans les années 1970 le concept de *world car* (voiture mondiale). « Les *World Car* devraient être des véhicules dont la conception de base resterait la même, mais qui seraient dotés d'éléments interchangeables dont la combinaison varierait au gré des coûts ou des contraintes

locales » (A. Cunningham, vice-président de General Motors, *L'Expansion*, 5-8 octobre 1979). Cependant, aucun constructeur ne sera en mesure de diffuser un modèle unique en grande quantité à l'échelle mondiale. Seules les Mercedes sont vendues à l'identique dans la quasi-totalité des pays du monde, où elles rencontrent la faveur des élites nationales. Paradoxalement, l'ajustement fin aux désirs des consommateurs et à leurs exigences de qualité rend illusoire la croyance en un consommateur mondial.

Parallèlement, l'ouverture des échanges s'étend au rythme des cycles de négociation du GATT (General Agreement on Tariffs and Trade : Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, né au lendemain de la Seconde Guerre mondiale), puis des négociations au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Aucun modèle de grande série ne se distinguant véritablement au plan technique, la concurrence se focalise sur le rapport qualité-prix. Or, c'est cette variable clé que les constructeurs japonais décident justement de placer au centre de leurs stratégies dès les années soixante en repensant progressivement leur organisation productive (Chanaron et Lung, 1995). L'ascension de l'industrie automobile japonaise est fulgurante (*figure 2*).

Entre le milieu des années 1960 et le début des années 1980, la part de l'industrie automobile japonaise sur le marché américain est passée de

2. Production de voitures particulières au Japon



Source: Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA).

3. Implantations japonaises dans l'Union européenne

Constructeur	Pays	Localisation	Produit	Année de démarrage
Nissan	Espagne	Barcelone	Véhicules utilitaires	1983
Nissan	Royaume-Uni	Sunderland	Voitures (Primera, Micra)	1986
Santana (Suzuki)	Espagne	Linares	Véhicules tout terrain	1985
IBC (co-entreprise GM-Isuzu)	Royaume-Uni	Luton	Fourgons et 4x4	1985
Toyota	Allemagne	Hanovre	Pick-up (Hilux) produits par Volkswagen	1989
Toyota	Royaume-Uni	Burnaston	Voitures (Carina E, Corolla)	1992
Honda	Royaume-Uni	Swindon	Voitures (Accord et Civic)	1992
Piaggio Daihatsu	Italie	Pontedera	Fourgon léger Hijet	1992
Mitsubishi	Pays-Bas	Born	Voitures Carisma	1995

Source : Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).

moins de 1 % à plus de 20 %. En Europe, le Japon progresse au Royaume-Uni à partir de 1974 et en RFA à partir de 1977. Dans ces deux pays, la part de marché du Japon dépasse 10 % à partir du début des années 1980. La France est peu touchée sur son marché intérieur, dans la mesure où la part des voitures japonaises est limitée à 3 %, mais elle subit de plein fouet cette nouvelle concurrence sur ses principaux marchés d'exportation.

Dans leur offensive mondiale, les constructeurs japonais sont rapidement confrontés à des résistances nationales. Dans les pays de l'Union européenne, les importations sont limitées par des quotas qui ne seront levés qu'au 1^{er} janvier 2000. Leurs exportations sont en outre ralenties par le haut niveau du yen. Ils s'orientent donc très vite

vers l'implantation d'usines à l'étranger, notamment en Europe (figure 3).

Progressivement, la production des implants se substitue aux exportations. En 1990, les constructeurs japonais exportaient près de 1,5 million de véhicules et en produisaient 259 000 en Europe ; en 1996, ils en exportent 800 000 et en produisent 700 000 (figure 4).

En France, le fabricant Toyota s'implante dans le Nord à la fin des années 1990 pour construire la Yaris, petite voiture adaptée au marché européen. L'usine d'Onnaing, qui emploie 4 000 personnes, a sorti son premier véhicule le 31 janvier 2001. Elle a produit depuis plus d'1,5 million de véhicules.

4. Véhicules produits et véhicules importés dans l'Union européenne par les constructeurs japonais (voitures particulières et véhicules utilitaires)

	en milliers						
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Véhicules produits dans l'Union européenne	259,4	309,6	405,9	537,6	528,7	621,8	697,1
Véhicules japonais exportés vers l'Union européenne	1 484,5	1 465,8	1 359,5	1 086,3	910,4	792,0	801,0

Source : Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).

La trajectoire de mondialisation des constructeurs américains et japonais se confond donc avec celle de leur développement. Pour les constructeurs français, le démarrage est plus lent du fait d'une moindre ouverture initiale sur l'extérieur. Cependant, avec la concentration et l'émergence de deux groupes puissants, leur mondialisation va s'accélérer.

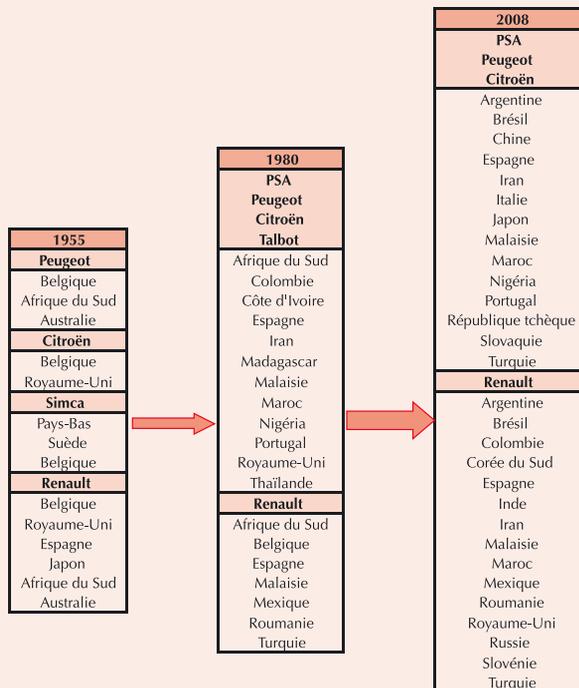
En 1955, les quatre principaux constructeurs français de voitures particulières - Peugeot, Citroën, Simca et Renault - sont implantés dans six pays européens, en Afrique du Sud, au Japon et en Australie (figure 5). En 2008, les deux groupes PSA et Renault possèdent des unités de production et d'assemblage dans des dizaines de pays à travers le monde.

La mondialisation des groupes français a été le fruit de créations mais aussi d'acquisitions : PSA a hérité de filiales de Chrysler-Europe lors du rachat de Simca, Renault d'usines en Roumanie et

en Corée lors des rachats de Dacia et Samsung Motors. Elle a été marquée par certains échecs, comme celui qui a sanctionné l'acquisition du constructeur américain Mack par Renault, ou la fusion avortée de Renault et Volvo. Plus généralement, les constructeurs français n'ont jamais réussi à s'implanter de façon durable aux États-Unis.

Par ailleurs, la mondialisation des groupes français se réalise aussi sous forme d'alliances et d'accords. Depuis 1993, PSA et Fiat assemblent des véhicules communs - aujourd'hui notamment les 807 Peugeot, C8 Citroën, Fiat Ulysse et Lancia Phédra - dans l'usine d'Hordain, près de Valenciennes. En 1999, Renault et Nissan ont échangé des participations croisées et constitué l'Alliance. Dix ans après, les coopérations et projets d'avenir entre les deux constructeurs sont multiples et se chiffrent en milliards d'euros. En 2005, Toyota et PSA ont investi 1,3 milliard d'euros dans une usine commune, Toyota

5. Évolution des implantations à l'étranger des constructeurs automobiles français (lieux de production ou d'assemblage)



Source : Rapports d'activité, CCFA.

Peugeot Citroën Automobile (TPCA), à Kolin en République tchèque. TPCA, qui fabrique les Peugeot 107, Citroën C1 et Toyota Aygo, a franchi le cap du million de véhicules produits moins de 3 ans et 9 mois après son lancement.

L'ouverture au monde a participé à l'amélioration de la compétitivité des véhicules français. Certes, la mondialisation n'est pas « un long fleuve tranquille ». Elle engendre une nouvelle division internationale du travail et peut affecter dramatiquement la vie de certains salariés. Néanmoins, elle est aussi porteuse de nouveaux savoir-faire, de nouvelles cultures. Le taylorisme, le fordisme, en partie même le toyotisme sont peu à peu dépassés par les nouvelles formes de concurrence et de coopération qui s'ébauchent à l'échelle du monde.

Ainsi, entre les années 1950 et 2007, la répartition géographique de la production automobile mondiale s'est beaucoup modifiée. Alors que dans les années 1950 la production mondiale était concentrée en Amérique du Nord et dans les principales puissances économiques européennes, 18 pays y contribuent aujourd'hui pour plus de 1 % (figure 6). Seule l'Afrique, dans

ce domaine comme dans beaucoup d'autres, est restée à l'écart. En 1954, 70 % de la production de voitures particulières était assurée aux États-Unis ; en 2007 cette proportion a été divisée par 10. Le Japon, dont la production de voitures particulières n'atteignait pas 1 % de la production mondiale dans les années 1950, en représente près de 19 % en 2007. La part de la France dans la production mondiale était de 5,6 % en 1954, de 9,9 % en 1980 et elle est retombée à 4,8 % en 2007.

Du fait du mouvement de mondialisation, les dix premiers groupes automobiles mondiaux réalisent la majorité de leur production hors de leur territoire d'origine. Pour les premiers partis, les groupes américains, seul le tiers de la production de voitures particulières est toujours effectuée aux États-Unis en 2007 (figure 7). Les deux groupes français ne dérogent pas à la règle. Seul le groupe Hyundai, d'origine plus récente, conserve une part majoritaire de sa production en Corée du Sud. Mais il a inauguré en 2008 son premier site de production européen en République Tchèque, avec 1 800 salariés.

6. Principaux pays producteurs de voitures particulières en 1954, 1980 et 2007

en milliers de véhicules

Pays	1954	%
Monde	7 836	100
États-Unis	5 559	70,9
Grande-Bretagne	769	9,8
Allemagne fédérale	518	6,6
France	437	5,6
Canada	282	3,6
Italie	188	2,4

Pays	1980	%
Monde	29 721	100
Japon	7 038	23,7
États-Unis	6 377	21,5
Allemagne	3 521	11,8
France	2 939	9,9
Europe Centrale et orientale	1 582	5,3
Italie	1 445	4,9
Espagne	1 029	3,5
Brésil	978	3,3
Royaume-Uni	924	3,1
Belgique	882	3,0
Canada	847	2,8
Mexique	303	1,0

Pays	2007	%
Monde	53 049	100
Japon	9 945	18,7
Chine	6 381	12,0
Allemagne	5 709	10,8
États-Unis	3 924	7,4
Corée du Sud	3 723	7,0
France	2 551	4,8
Brésil	2 388	4,5
Espagne	2 196	4,1
Inde	1 708	3,2
Royaume-Uni	1 535	2,9
Canada	1 342	2,5
Russie	1 289	2,4
Mexique	1 209	2,3
République Tchèque	926	1,7
Italie	911	1,7
Belgique	790	1,5
Turquie	635	1,2
Slovaquie	571	1,1

Source : Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA).

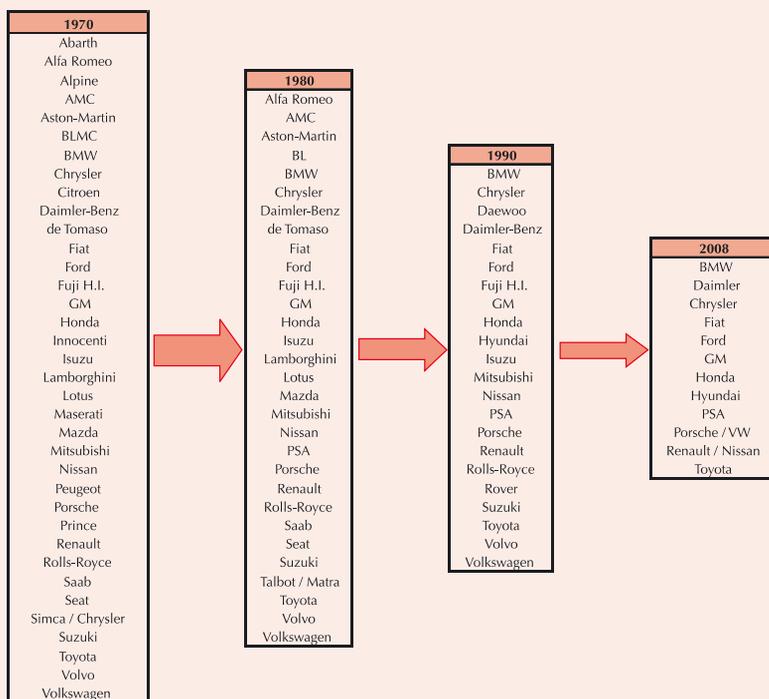
7. Part de leur production réalisée sur leur territoire d'origine par les dix premiers groupes automobiles mondiaux en 2007

en %					
Rang mondial	GRUPE	Origine	Total	Voitures particulières	Véhicules utilitaires légers
1	GM	États-Unis	30,5	15,8	60,0
2	TOYOTA	Japon	49,5	53,4	14,6
3	VOLKSWAGEN	Allemagne	35,7	35,5	48,2
4	FORD	États-Unis	34,8	12,5	64,4
5	HONDA	Japon	34,0	33,3	100,0
6	PSA	France	43,5	45,5	30,0
7	NISSAN	Japon	34,4	37,1	8,9
8	FIAT	Italie	42,8	44,7	38,3
9	RENAULT	France	37,8	34,7	55,4
10	HYUNDAI	Corée du Sud	65,2	63,1	2,1

Note : les *pick-up* des constructeurs américains sont classés parmi les véhicules utilitaires légers.

Source : Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA).

8. Le mouvement de concentration de l'industrie automobile mondiale (Hors constructeurs de Russie et des pays émergents)



Source : Commission européenne, Insee.

Au début des années 1970, Giovanni Agnelli, président de FIAT - alors deuxième constructeur européen, prophétisait : « L'Europe compte quarante constructeurs ; d'ici dix ans, il n'en restera qu'une poignée » (*figure 8*). En 2008, Sergio Marchionne, administrateur délégué de Fiat, déclarait au magazine spécialisé *Automotive News Europe* : « seules six marques mondiales, capables de produire 5 ou 6 millions de véhicules par an, résisteront à la crise ». Fiat a pris une option sur le contrôle de Chrysler. Le sort de la marque Opel et de ses usines, que le groupe General Motors avait acquis il y a 80 ans, est aujourd'hui en suspens. En 2008, pour surmonter ses difficultés, le groupe Ford a cédé pour 2,3 milliards de dollars ses marques Jaguar et Land Rover au groupe indien Tata, qui compte faire avec ces acquisitions un saut technologique et gagner une légitimité mondiale.

La crise de 2008 a ainsi ouvert une nouvelle phase de redistribution des cartes au sein de la construction automobile mondiale. Nul doute que la Chine en sera partie prenante et c'est avec la voiture électrique qu'elle pourrait être tentée de s'imposer comme un acteur majeur. Elle y a intérêt pour son propre avenir, compte tenu des enjeux énergétiques et écologiques auxquels elle est confrontée. Elle a déjà partiellement réussi la transition pour les deux-roues : dans les grandes villes chinoises, les vélos et scooters électriques supplantent de plus en plus les engins traditionnels. Elle a fait la preuve de ses capacités techniques en matière de conception et de fabrication de batteries. Les constructeurs automobiles chinois ont par ailleurs tiré les leçons de leurs voisins japonais et coréens pour porter leurs véhicules au niveau d'exigences du marché mondial.

Des crises en série

À bien des égards, la crise de l'automobile en 1974 présente des traits communs avec la crise de 2008. Elle coïncide avec le cycle conjoncturel global. Elle a été précédée par une forte augmentation des prix de l'essence après la guerre du Kippour. Elle se traduit par de fortes chutes des immatriculations et du nombre de véhicules produits dans tous les pays développés (*figure 13*). En France, la baisse de la production de la branche reste dans un premier temps limitée (- 0,3 % en volume en 1974, *figure 14*) et elle atteint son maximum en 1975 (- 7,2 % en volume).

13. Évolution des principaux indicateurs d'activité de l'industrie automobile en 1974

(les évolutions portent sur le nombre de véhicules produits, immatriculés ou échangés)

	en %					
	États-Unis	Japon	Allemagne	Angleterre	France	Italie
Production	-24,2	-12,1	-22,2	-12,2	-4,9	-10,6
Immatriculations	-23,3	-22,0	-16,6	-23,5	-12,7	-11,6
Exportations	5,4	19,1	-21,5	-5,7	-0,9	4,6
Importations	5,5	14,3	-23,1	-25,6	-18,5	-20,0

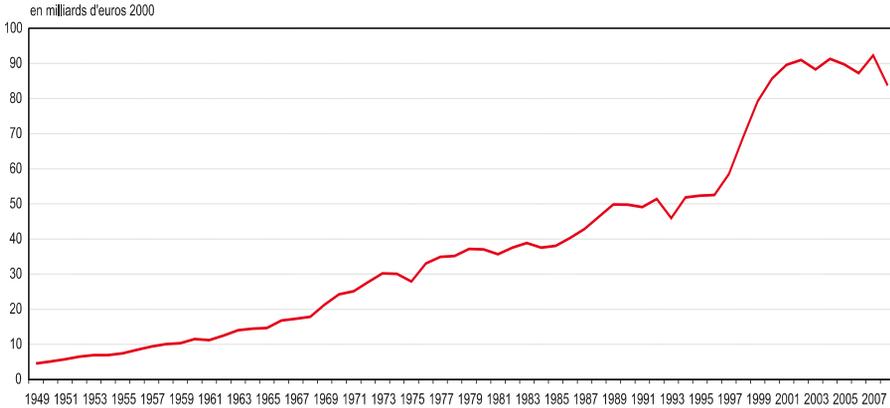
Source : Chambre syndicale des constructeurs automobiles.

La crise de 1974 fragilise les constructeurs automobiles et entraîne une phase de concentration. Peugeot absorbe alors Citroën et rachète Chrysler-Europe. Au début des années 1980, le second choc pétrolier puis la déprime des achats des ménages suite à la politique de rigueur dégradent encore la situation des constructeurs. « En 1985-1986, la Régie est en situation de faillite », selon la chronologie du groupe Renault (<http://www.renault.com/fr/groupe/chiffres-clés/pages/dates-clés.aspx>).

En fait, depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, l'année la plus noire pour les producteurs automobiles français a sans doute été 1993 (*figure 14*). La production chute alors de 10,6 % en volume en moyenne annuelle. La consommation des ménages, l'investisse-

ment et les exportations s'effondrent simultanément (respectivement - 11,2 %, - 12 ,4 % et - 8,5 % en volume par rapport à 1992 en moyenne annuelle).

14. Production de la branche automobile en volume



Source : Insee, comptes nationaux - base 2000.

De février 1994 à juin 1995, afin de soutenir le marché, les pouvoirs publics accordent une aide de 762 euros, dite « balladurette », à tous les propriétaires d'un véhicule âgé d'au moins 10 ans pour l'achat d'un véhicule neuf. Cette aide est prolongée, d'octobre 1995 à septembre 1996, par une prime, dite « juppette », de 762 euros ou 1 067 euros selon la taille du véhicule neuf acquis, aux propriétaires de véhicules âgés d'au moins 8 ans. Ces primes ont accéléré les remplacements de voitures et ont effectivement suscité une augmentation conjoncturelle des ventes. Mais, en 1997, les achats de voitures neuves s'effondrent de 20 % en volume (« L'effet à retardement des primes automobiles », *Insee Première* n° 585, 1998 ; voir aussi *figure 8*). La production trouve néanmoins cette année-là un nouveau ressort dans la forte hausse des exportations.

La contestation de la « civilisation automobile »

La crise de 1974 intervient dans un contexte où l'automobile fait l'objet de fortes remises en cause. La première contestation marquante de la « civilisation automobile » voit le jour en 1965 aux États-Unis. Un jeune avocat, Ralph Nader, publie cette année-là *Unsafe at any speed* (livre traduit en français sous le titre « Ces voitures qui tuent ») et attaque les constructeurs automobiles. Le président Johnson lui-même constate qu'en 1965 il y a eu au Vietnam 1 724 morts et 6 400 blessés et sur les routes 49 000 morts et 3 500 000 blessés. À partir de ce moment, des normes de sécurité plus strictes sont imposées dans la construction des véhicules, normes qui s'étendent progressivement à l'échelle mondiale.

Aux États-Unis, les plans d'urbanisme ont été amplement conçus pour favoriser la circulation automobile. Certaines villes n'en connaissent pas moins des embouteillages considérables. Avec le développement de la circulation, le cœur des vieilles villes européennes est menacé d'embolie. « Le progrès mécanique le plus extraordinaire a été utilisé de si extraordinaire façon que le Parisien met souvent plus de temps pour aller de la Madeleine à la Bastille qu'au temps où de vieux chevaux sentant la corne et la réforme halaient sur de durs pavés un omnibus sans pneus » (Sauvy, 1968). La congestion des centres urbains impose peu à peu de revoir l'équilibre entre la voiture individuelle et les transports collectifs.

Enfin, le réchauffement climatique n'est pas encore à l'ordre du jour, mais le bruit et la pollution atmosphérique engendrés par l'automobile sont de moins en moins tolérés. Des exi-

gences naissent qui vont petit à petit se traduire en réglementations et vont contraindre les constructeurs automobiles à revoir leurs produits de façon substantielle.

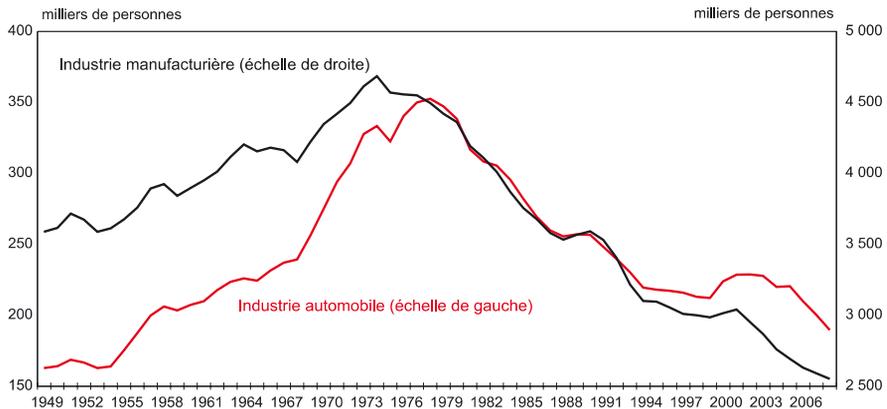
Ainsi, dès la première moitié des années 1970, crise énergétique, crise économique, crise urbaine et crise écologique conjuguent leurs effets.

À cela s'ajoute une crise sociale au sein même de l'industrie automobile : après 1968, le travail taylorisé et les « petits chefs » sont de plus en plus rejetés : le début des années 1970 est marqué par de nombreux conflits sociaux, en particulier parmi les ouvriers spécialisés (OS).

Les mutations du travail

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'industrie automobile française se reconstruit en s'inspirant largement du modèle américain. Des équipements sont importés et de nombreuses missions d'études se rendent aux États-Unis. L'organisation taylorienne du travail prévaut dans les usines. Elle semble d'autant mieux adaptée que la main-d'œuvre qualifiée est rare, tandis que les besoins en force de travail augmentent au rythme de la production de masse. Entre 1950 et 1974, le nombre de salariés dans la branche automobile double (figure 15). L'exode rural et l'immigration alimentent alors les contingents d'ouvriers spécialisés.

15. Emploi intérieur salarié par branche en « équivalent temps plein »



Note : ces effectifs ne tiennent pas compte de l'emploi intérimaire classé dans les services. À partir des années 1990, le recours à l'intérim se répand dans l'industrie automobile, pour ajuster l'emploi à l'évolution de l'activité mais aussi pour gérer la pyramide des âges. Les intérimaires peuvent représenter jusqu'à 10 % des effectifs.

Source : Insee, *comptes nationaux* - base 2000.

Les difficultés des années 1970 provoquent un retournement, accentué par le second choc pétrolier. En 1978, l'emploi dans l'industrie automobile atteint un maximum historique, 350 000 salariés « équivalents temps plein » ; depuis cette date, le nombre de salariés est en constant déclin. Dans les années 1980, les constructeurs, et les équipementiers à la suite, multiplient les restructurations et les plans sociaux, notamment les départs en préretraite. En dix ans l'effectif de la branche va diminuer d'un tiers, soit près de 100 000 personnes.

À la fin des années 1990, le rebond de la production interrompt la chute des effectifs. En outre, les partenaires sociaux de l'industrie automobile signent un accord qui prévoit l'embauche de jeunes en compensation du départ anticipé de salariés âgés de plus de 55 ans. Cet accord reçoit le soutien des pouvoirs publics dans le cadre de la réduction du temps de travail à 35 heures. Pour les constructeurs automobiles, l'enjeu est de rajeunir la pyramide des âges pour redresser la productivité.

Parallèlement à la diminution des effectifs, les constructeurs automobiles refondent leurs processus de production et l'organisation du travail. Ils renouvellent la main-d'oeuvre et élèvent la qualification. En 40 ans, la répartition des salariés par catégories socioprofessionnelles dans l'industrie automobile évolue ainsi en profondeur (*figure 16*). En 2007, les ouvriers ne constituent plus que la moitié des salariés, alors qu'en 1968 ils en représentaient encore les trois quarts. Les jeunes techniciens ont remplacé les anciens contremaîtres et la part des ingénieurs et cadres a été multipliée par cinq.

16. Évolution de la répartition des salariés par catégories socioprofessionnelles dans l'industrie automobile

	1968	1982	1992	2002	2007	en %
Ingénieurs et cadres	2,9	4,0	7,0	9,5	14,5	
Professions intermédiaires	11,0	19,0	18,8	18,9	28,0	
Employés	9,4	8,3	4,6	4,8	4,2	
Ouvriers	76,7	68,7	69,5	66,8	53,3	
Total	100	100	100	100	100	

Source : Insee, recensement de la population de 1968, enquêtes emploi de 1982 à 2007.

L'accélération des innovations

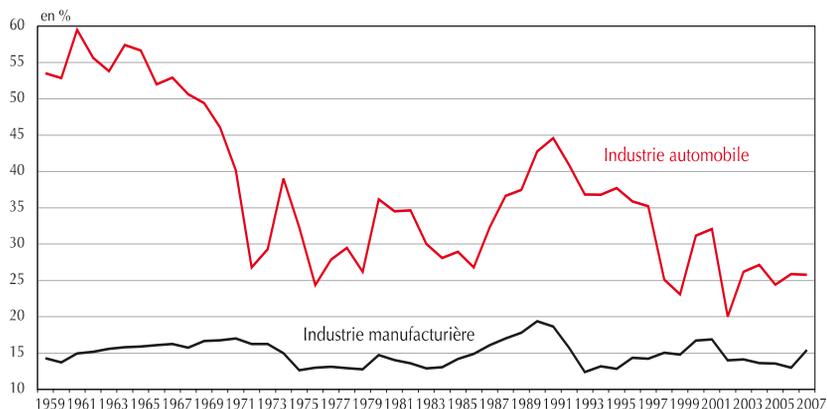
Deux flux d'innovations contribuent à transformer l'industrie automobile dans les années 1980 et 1990 : le premier est lié à la révolution micro-électronique, le second à la révolution des matériaux.

La diffusion des microprocesseurs et des mémoires change la voiture. L'électronique embarquée peut représenter aujourd'hui jusqu'à 25 % du coût d'un véhicule. Mais elle affecte surtout le processus de production. La conception assistée par ordinateur vide les bureaux d'études des planches des dessinateurs industriels. L'électronique entraîne à la fois une amélioration des capacités des robots et une diminution de leur coût. À partir de la fin des années 1970 et surtout du début des années 1980, ils vont envahir l'industrie automobile, qui devient la première industrie pour le nombre de robots installés. Leur utilisation est d'autant plus large que la standardisation des composants des véhicules s'étend. Elle correspond aussi à la diffusion du modèle japonais qui se substitue en partie au modèle américain.

Dans la même période, les matériaux font l'objet d'importantes avancées. Les qualités des matériaux classiques, comme l'acier, sont améliorées. L'industrie automobile y contribue par ses besoins : il faut des matériaux qui permettent de satisfaire les normes de sécurité, tout en étant plus légers pour diminuer les consommations de carburant. Les matériaux composites se développent. En s'intégrant dans les véhicules, ces nouveaux matériaux en modifient peu à peu la conception (Risser, 1988). Les éléments modulaires se multiplient. Ils permettent d'augmenter la variété des véhicules construits sur une base commune et génèrent une nouvelle répartition des tâches entre constructeurs et équipementiers.

Durant la deuxième moitié des années 1980, ces innovations entraînent un relèvement sensible de l'effort d'investissement des constructeurs et des équipementiers (*figure 17*). Le taux d'investissement de la branche automobile est structurellement supérieur à celui de l'industrie manufacturière dans son ensemble. De 1985 à 1990, il croît de 50 % sous l'effet des mesures prises par les constructeurs pour renouveler leurs processus de production et leurs produits. Il tend à baisser après 1991. Au tournant des années 2000, le démarrage de l'usine de la Smart à Hombach en Moselle et de celle de Toyota à Onnaing dans le Nord contribuent à un redressement.

17. L'effort d'investissement de l'industrie automobile



Note : le taux d'investissement rapporte le montant en valeur de la FBCF (*lexique*) à celui de la valeur ajoutée.

Source : Insee, *comptes nationaux* - base 2000.

L'organisation de la production en plates-formes

La production en grandes séries est à la base de la construction automobile. La diversification des marchés et celle corrélative des variétés d'un même type de véhicule ont conduit les constructeurs à s'engager dans une politique de plates-formes. Elle consiste à mettre en commun tous les éléments non visibles par le client comme les moteurs, les soubassements, les trains, les boîtes de vitesses, ce que l'on appelle plus globalement « la base véhicule ». Cette politique permet de maintenir des économies d'échelle. Les véhicules construits sur une même plate-forme partagent au moins 60 % de leur prix de revient.

PSA a organisé ainsi l'essentiel de sa production et l'Alliance Renault-Nissan partage de même des plates-formes communes :

IMPLANTATION GÉOGRAPHIQUE DES PLATES-FORMES CHEZ PSA PEUGEOT CITROËN

Plate-forme 1 (véhicules gammes basses)

Usines de la région parisienne (Aulnay et Poissy), de Madrid (Espagne), de Porto Real (Brésil), de Trnava (Slovaquie)

Plate-forme 2 (véhicules moyens de gamme)

Usines de l'Est (Mulhouse et Sochaux), de Vigo (Espagne), de Buenos-Aires (Argentine), de Wuhan (Chine)

Plate-forme 3 (véhicules moyens de gamme supérieur et hauts de gamme)

Usine de l'Ouest (Rennes)

PLATES-FORMES COMMUNES À RENAULT ET NISSAN

Plate-forme B

Modèles Renault : Modus - Clio III

Modèles Nissan :

March - Cube - Micra Tiida - Tiida Lacio - Note

Plate-forme C

Modèle Renault : Mégane II

Modèles Nissan : Lafesta - Serena

La politique de plates-formes permet en outre de limiter les capacités de production installées. Les surcapacités ont en effet atteint aujourd'hui des niveaux très importants à l'échelle mondiale et c'est une des raisons des difficultés rencontrées par les constructeurs en 2008.

Les pays émergents, des perspectives ambivalentes

Les constructeurs français, comme tous ceux des pays développés, sont partis à la conquête des marchés émergents. Dans les principaux pays émergents (Brésil, Russie, Inde, Chine - BRIC), les marchés automobiles croissent en effet très fortement depuis le début des années 2000. La densité automobile dans ces pays est encore faible (*figure 18*), si bien que le poten-

18. Densité automobile par pays

nombre de voitures et de véhicules utilitaires pour 1 000 habitants au 1^{er} janvier

	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007
Union Européenne*	380	454	473	533	583	586	593
Allemagne	450	512	529	553	592	597	604
Belgique	363	419	463	504	537	538	546
Espagne	276	403	430	508	604	600	609
France	446	495	520	560	597	595	598
Italie	412	507	541	616	666	673	685
Royaume-uni	379	454	474	527	572	571	576
Suède	400	455	445	481	513	514	516
Pologne	117	160	229	286	377	385	415
Turquie	27	37	65	84	108	115	122
Canada	559	617	562	573	582	585	601
États-unis	708	752	759	774	794	813	824
Corée du sud	25	71	177	240	311	322	331
Japon	375	456	527	566	584	593	594
Argentine	173	180	167	180	184	181	196
Brésil	86	87	89	110	123	124	127
Chine	3	5	8	11	21	23	28
Inde	3	5	6	7	10	12	13

* A partir de 1995, l'Union européenne comprend 15 pays.

Source : Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).

tiel de développement reste important. Néanmoins, ces pays n'ont pas échappé à la crise en 2008 et la croissance des immatriculations a été fortement ralentie.

La course aux marchés des pays émergents n'est pas sans difficultés. Des surcapacités de production importantes existent déjà en Chine. Sur les marchés indiens et chinois, des constructeurs nationaux sont présents et développent des politiques ambitieuses. La firme indienne Tata en apporte une nouvelle preuve, avec le succès de sa Nano, petite voiture à 1 700 euros. Ces constructeurs entreront aussi à terme dans la concurrence sur d'autres marchés. Le constructeur automobile chinois Chery prévoit d'investir jusqu'à 700 millions de dollars au Brésil pour y construire une usine en 2012 et en faire une base régionale.

Enfin, les gouvernements de ces pays, comme ceux des pays développés, accordent une importance stratégique à leur industrie automobile nationale. En janvier 2009, le Conseil des Affaires d'État de la Chine a adopté un plan de soutien au secteur automobile. Les fabricants chinois sont aujourd'hui au nombre de 14. Le plan vise notamment à favoriser des fusions afin de créer deux à trois très gros constructeurs automobiles d'une capacité de vente et de production de 2 millions d'unités par an, ainsi que cinq autres sociétés ayant la capacité d'écouler 1 million de voitures par an.

L'enjeu de la voiture électrique

L'empreinte de l'automobile sur les modes de vie et les consciences est au moins aussi prégnante que son empreinte écologique. La force des aspirations à la mobilité et à la liberté individuelle, sur lesquelles l'industrie automobile a bâti son développement, empêche d'envisager une disparition à terme de la voiture individuelle (Grandjean et Jancovici, 2009).

En fait, pour sortir de la crise actuelle tout en répondant aux défis du futur, notamment énergétique et écologique, les constructeurs vont sans doute devoir une nouvelle fois révolutionner leur industrie. « L'histoire a déjà bien montré qu'il n'y avait pas de renouveau automobile sans produits neufs » (Loubet, 2001). Dans cette perspective, la voiture électrique (hybride ou entièrement électrique) apparaît comme le seul produit réellement neuf.

Indépendamment de ses performances, qui perdent de l'importance avec la multiplication des normes et des contrôles (sur la vitesse, la pollution,...), le problème majeur de la voiture électrique reste son prix dissuasif : General Motors, qui a investi 720 millions d'euros sur sa Volt, devrait la vendre 29 000 euros. De plus, un saut technologique semble nécessaire pour les batteries. Les batteries utilisées actuellement dans les véhicules électriques ou hybrides possèdent une grande densité d'énergie, mais elle se charge encore trop lentement, même si elles sont plus rapides que la plupart des autres batteries.

Les constructeurs généralistes traditionnels ont quasiment tous des projets concernant la voiture électrique. En France, PSA et Renault ont déjà une expérience de production de véhicules électriques. Dans le prolongement du plan « véhicules décarbonés » présenté par le Président de la République lors du Mondial de l'Automobile à Paris en 2008, le Pacte automobile prévoit des prêts pour un montant de 250 millions d'euros pour participer au financement de programmes de recherche et développement. Un des objectifs majeurs est de faire émerger en France une filière pour les batteries et la chaîne de traction des véhicules hybrides et électriques. Ces aides s'ajoutent à des prêts du même ordre octroyés par la Banque européenne d'investissement. Le gouvernement français a également mis sur pied un « groupe de travail sur les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides » et le Président de la République a annoncé un objectif de 100 000 véhicules électriques d'ici à 2012 en France.

Des partenariats ont été noués entre constructeurs, fabricants de batteries, fournisseurs d'électricité et pouvoirs publics. EDF collabore ainsi avec PSA Peugeot-Citroën et Renault. L'Alliance Renault-Nissan va tester en 2009 en Israël et au Danemark un modèle de location-vente et d'échange des batteries, ce qui aurait l'avantage de réduire considérablement

le coût d'accès au véhicule électrique et de résoudre le problème du chargement de la batterie. Dans l'attente d'un seuil significatif d'achats sur le marché des particuliers, les véhicules électriques pourraient bénéficier de marchés subventionnés et de flottes (collectivités locales et entreprises). Dans le même temps, ce marché fait apparaître de nouveaux acteurs, comme l'entreprise Bolloré en France, qui dispose d'une usine de batteries à Quimper et va mettre en vente une voiture électrique, la BlueCar.

Avec la production en grande série de véhicules électriques, l'industrie automobile changera une nouvelle fois de physionomie. ■

Définitions

L'**industrie automobile** rassemble la **construction de véhicules automobiles** et la **fabrication d'équipements pour automobiles**.

La **construction de véhicules automobiles** inclut la construction de voitures particulières, de véhicules utilitaires légers (poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur à 3,5t) et lourds (PTAC supérieur à 3,5t), de cars et bus, ainsi que la fabrication de moteurs et carrosseries. Elle comprend aussi la construction de caravanes et camping-cars.

La **fabrication d'équipements** comprend essentiellement tous les autres éléments mécaniques constitutifs des véhicules : transmission, suspension, freinage, climatisation, confort et sécurité de l'habitacle, etc. ; elle n'inclut pas les équipements électriques et électroniques.

L'**industrie manufacturière** regroupe ici l'ensemble des branches industrielles à l'exception des industries agricoles et alimentaires et de l'énergie.

Pour en savoir plus

G. Bouvier, C. Pilarski, « Soixante ans d'économie française : des mutations structurelles profondes », *Insee Première* n° 1201, 2008.

J. Bournay, P.-A. Pionnier, « L'économie française : ruptures et continuités de 1959 à 2006 », *Insee Première* n° 1136, 2007.

M. Juillard, « Le budget automobile des ménages s'adapte aux prix des carburants », *Insee Première* n° 1159, 2007.

J.-F. Baron, « La consommation automobile depuis quarante ans - Entretien et réparation, premier poste de dépense », *Insee Première* n° 844, 2002.

L. Cases, « La consommation des ménages en 1997 - L'effet à retardement des primes automobiles », *Insee Première* n° 585, 1998.

« L'industrie automobile française, analyse et statistiques », publication annuelle, Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA).

J.-L. Loubet, « Histoire de l'automobile française », Éditions du Seuil, 2001.

J.-P. Bardou, J.-J. Chanaron, P. Fridenson, J. M. Laux, « La révolution Automobile », Éditions Albin Michel, 1977.

J. Pierjant, « L'industrie automobile », Presses universitaires de France, 1956.

A. Sauvy, « Les 4 roues de la fortune, essai sur l'automobile », Éditions Flammarion, 1968.

R. B. Cohen, « La restructuration internationale de l'industrie automobile », *Revue d'économie industrielle*, n° 11, 1980.

J. Sauvy, « L'industrie automobile mondiale », Presses universitaires de France, 1984.

R. Risser, « Processus d'innovation et rupture : le cas des matériaux nouveaux dans la construction automobile », *Revue d'économie industrielle*, n° 44, 2^{ème} trimestre 1988.

J.-J. Chanaron, Y. Lung, « L'économie de l'automobile », Éditions La Découverte, 1995.

N. Herpin, D. Verger, « Consommation et modes de vie en France, une approche économique et sociologique sur un demi-siècle », Éditions La Découverte, 2008.

Kristin Ross, « Rouler plus vite, laver plus blanc - Modernisation de la France et décolonisation au tournant des années soixante », Éditions Flammarion, 2006.

R.-M. Gelpi, F. Julien-Labruyère, « Histoire du crédit à la consommation », Éditions La Découverte, 1994.

A. Grandjean, J.-M. Jancovici, « C'est maintenant ! Énergie - climat : trois ans pour sauver le monde », Éditions du Seuil, 2009.
