

L'accès à l'automobile dans les pays émergents

Pour l'industrie automobile, les pays de la triade (Europe occidentale, Amérique du Nord et Japon) représentent toujours les plus forts débouchés, même si leur part a diminué au cours de la dernière décennie au profit des pays émergents et notamment asiatiques. Ces derniers réunissent les multiples conditions pour développer une industrie automobile.

**par Jean-Martial Breuil et Sophie Bastide
PSA, Direction de la stratégie et produit Groupe**

En 2002, le marché mondial des véhicules légers neufs* s'est élevé à 56 millions d'unités. 70 % de ce volume (40 millions) a été vendu dans la zone géographique dite de la triade qui comprend l'Europe occidentale, l'Amérique du Nord (Etats-unis et Canada) et le Japon. Cette zone regroupe des marchés matures, c'est-à-dire de renouvellement, et de deuxième, de troisième, voire de quatrième équipement des ménages. Si elle représente toujours les plus forts débouchés pour l'industrie automobile, sa part relative dans le marché mondial a diminué au cours de la dernière

décennie (-8 % en 10 ans). A titre d'exemple, cette part est de -4,5 % au Japon dont les ventes sur le marché domestique se sont érodées fortement, l'économie de l'Archipel étant en récession économique depuis 10 ans, et de -3,5 % en Europe. Par contre, l'Amérique du Nord représente un poids relatif constant, conséquence directe d'une décennie d'expansion économique la plus forte et la plus longue de leur histoire (voir la figure 1 sur le marché mondial de véhicules en 2002).

Ainsi, au cours de la dernière décennie, la part relative de la zone « hors triade » est passée de 23 à 31 %, les ventes augmentant de 7 millions d'unités, soit une progression de 65 %. Toutefois, les marchés à plus de 1 million d'unités sont très peu nombreux dans cette zone. Pour référence, en Europe, l'Allemagne représente 3,3 millions d'unités, la France 2,1 millions, l'Espagne 1,3 million et les Pays-Bas 0,6 million. De plus, les 10 premiers marchés mondiaux hors triade représentent à eux seuls près des deux tiers des autres marchés hors triade et 5 de ces pays se situent en Asie. Ce continent présente actuellement le plus fort potentiel de développement pour la prochaine décennie pour l'automobile (voir la figure 2 sur les 10 pre-

miers marchés automobiles légers hors triade en 2002).

Un « modèle » qui ne se résume pas à une seule variable

Dans le domaine de l'économie de l'automobile, le terme de « modèle » peut, en règle générale, prendre deux, voire trois, sens. La première acception est celle traditionnelle de « maquette » ou représentation simplifiée du processus de développement de la demande ; la seconde, par nature normative, s'interprète comme le choix de politique économique retenu, l'exemple à suivre. Il diffère d'un pays à l'autre mais repose toujours sur le constat que la production automobile est une industrie de main d'œuvre, dont l'effet d'entraînement sur l'économie en général fait l'objet d'un très large consensus parmi les économistes du développement ; enfin, la troisième est celle de modèle industriel : l'artisanat de la fin des années 1890 – principalement en Europe – le fordisme des années 1910-

(*) On ne s'intéresse ici qu'au marché des véhicules « légers » neufs (de poids total avec charge de moins de 6 tonnes).

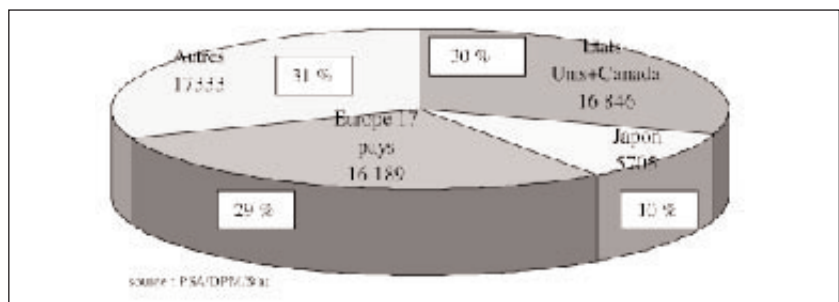


Fig. 1. Marché mondial des véhicules en 2002 (en milliers d'unités).

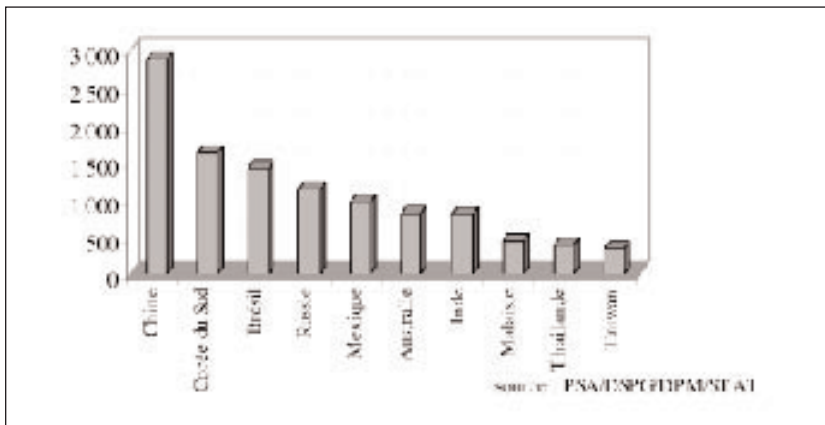


Fig. 2. Les 10 premiers marchés de véhicules légers hors Triade en 2002 (en milliers d'unités).

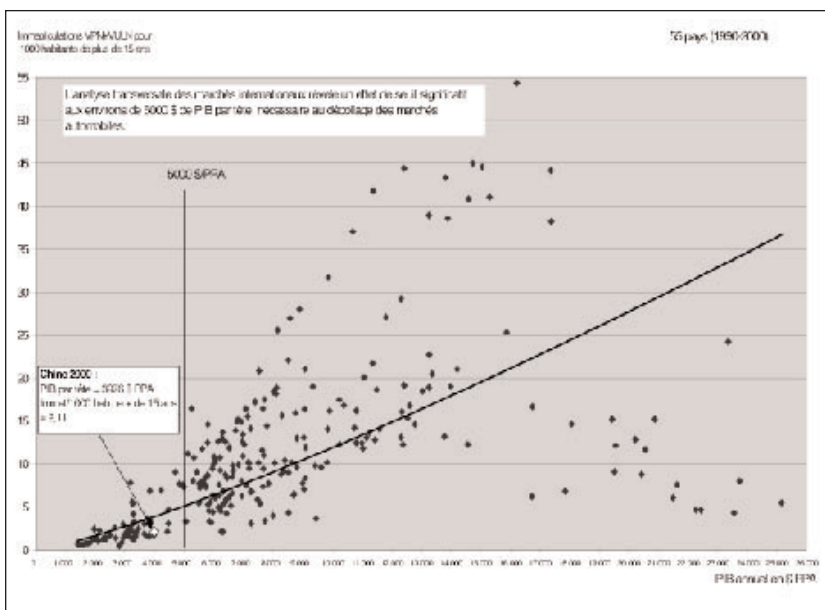


Fig. 3. Marché automobile (immatriculations VP + VUL) et niveau de richesse Monde hors Europe 17, Japon, USA.

1960 et le toyotisme des années 1970-1990. Les deux premiers modèles peuvent encore subsister dans certains pays ou chez certains constructeurs, dans des conditions particulières.

Dès lors, sur la base d'une analyse transversale et rétrospective, il est possible de valider les travaux économétriques théoriques sur le développement des biens durables (Courbe en S, Courbe d'Engel, modèle de Houthakker Taylor). Pour le produit automobile, plusieurs conditions doivent être remplies. Le seuil minimal de développement de 5.000 \$/PPA de PIB/habitant est essentiel car, en dessous, un marché automobile est peu développé (moins de 10 véhicules immatriculés par an pour 1 000 habitants). Par exemple, en 2000, le nombre

de ventes de véhicules légers pour 1 000 habitants était de 9,4 en Turquie, de 8,3 au Brésil, de 43 en France et de 62 aux Etats-Unis. Mais, si le niveau de richesse du pays constitue, sans aucun doute, un préalable nécessaire au développement du marché automobile, il n'apparaît pas suffisant ou, plus justement, n'est pas la seule variable clef. Pour un même niveau de richesse, il persiste de grands écarts de niveau d'équipement automobile. L'émergence d'une classe moyenne reflétant une large distribution de la richesse est aussi nécessaire (voir la figure 3 sur le marché automobile et le niveau de richesse).

En 2000, le nombre de ventes de véhicules légers pour 1000 habitants était de 9,4 en Turquie, 8,3 au Brésil, 43 en France et 62 aux Etats-Unis

L'industrie automobile constitue une filière

Mais, l'accès à l'automobile n'est pas uniquement une question « d'argent », il nécessite également des choix d'investissements comme le développement des infrastructures – routes mais aussi approvisionnement en carburant, aménagement urbain – par ex. parking –, la mise en place de règles d'accès et d'utilisation communes (codes de route, permis de conduire, pénal...), un certain niveau d'éducation de la population et le besoin d'une mobilité individuelle qui accompagne, en général, le développement d'un pays. Ces facteurs sont synthétisés par l'ONU, sous la forme d'un indicateur du développement humain (IDH) qui prend en compte le niveau de vie, l'accès au savoir (alphabétisation, éducation...) et l'accès à la santé (soins, espérance de vie...) (voir la figure 4). Pour l'automobile son pouvoir explicatif est plus grand que celui du seul PIB par tête. De plus, il est obligatoire, au-delà de ces modèles explicatifs de la demande « économique », de tenir compte de la dimension purement politique, du choix d'un pays de favoriser ou non l'équipement automobile des ménages ou de développer une industrie locale.

De très nombreux pays émergents ont fait le choix d'une politique automobile dont la principale caractéristique commune est d'avoir mis sur pied une industrie locale protégée. Les modalités autour de cet axe central sont différentes d'un pays à l'autre.

La principale raison du choix de politique économique de développement d'une industrie locale de production de véhicules tient au caractère d'activité de main d'œuvre de ce secteur. Mais il ne

faut pas perdre de vue, que cette industrie est aussi une industrie « technologique » d'intensité capitalistique élevée. En d'autres termes, elle présente a priori l'avantage de constituer une filière.

Plusieurs traits communs peuvent être dégagés des très nombreuses expé-

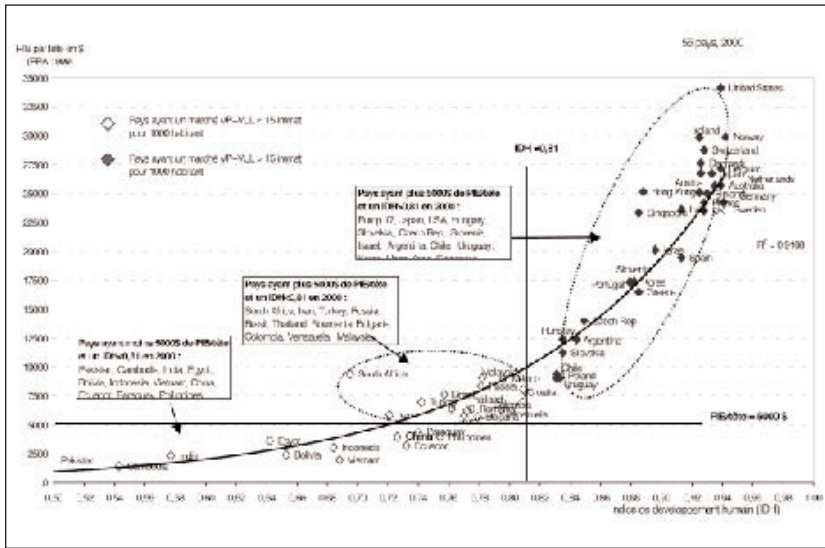


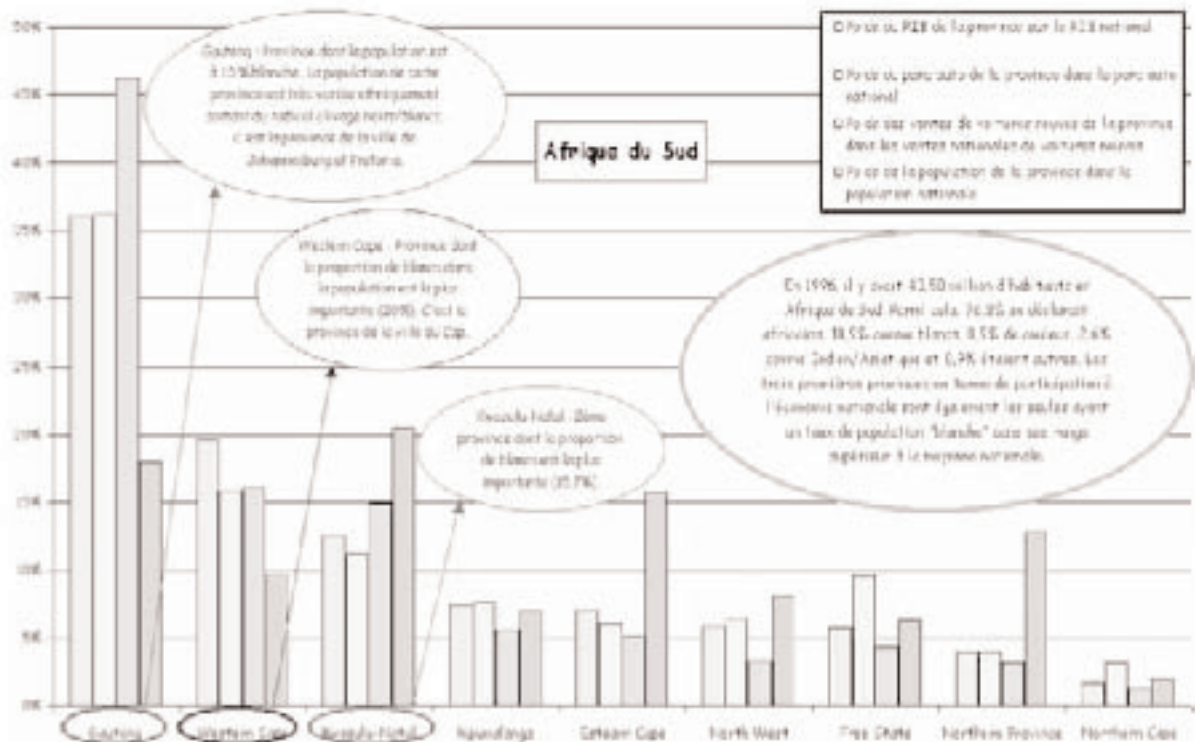
Fig. 4. PIB par tête et indicateur de développement humain en 2000.

riences ou trajectoires de politique industrielle automobile. En effet, la création d'une filière automobile peut avoir deux types d'objectifs : soit une logique de « substitution » aux importations (Chine, Brésil) et d'exportation (la Corée du Sud contingente les ventes sur le marché local), soit présenter, selon les pays, des caractéristiques fortes différentes. Il peut s'agir d'un appel aux capitaux et au savoir-faire des grands constructeurs mondiaux, comme en Afrique du Sud, ou encore d'un développement autonome sans faire appel aux capitaux et savoir-faire étrangers. Tel est le cas de la Corée du Sud, de l'Inde – du moins jusqu'en 1983 et l'entrée de Suzuki dans le capital de Maruti – de l'Indonésie et de la Malaisie. En revanche, pour assurer le développement de l'industrie locale, le

L'industrie automobile sud-africaine

La première voiture a été importée en 1896. L'aventure industrielle ne débute que dans les années 20. Ford assemble à partir de 1924 son premier véhicule à partir de pièces détachées importées. En 1929, GM, puis Chrysler et Peugeot s'installent.

Le développement de la filière s'est poursuivi, porté par la volonté des pouvoirs publics d'accroître le taux d'intégration (un système très complexe perdure encore pour équilibrer les importations et les exportations de la filière). La plupart des grands constructeurs mondiaux sont actuellement présents en Afrique du Sud (BMW, DMC, Ford, GM, Nissan, Toyota et VW). Ces constructeurs satisfont l'ensemble de la demande automobile. Cette dernière reflète parfaitement le développement économique et surtout le poids des caractéristiques sociales et raciales. La demande est principalement le fait d'une population blanche, qui se concentre dans les provinces les plus riches.



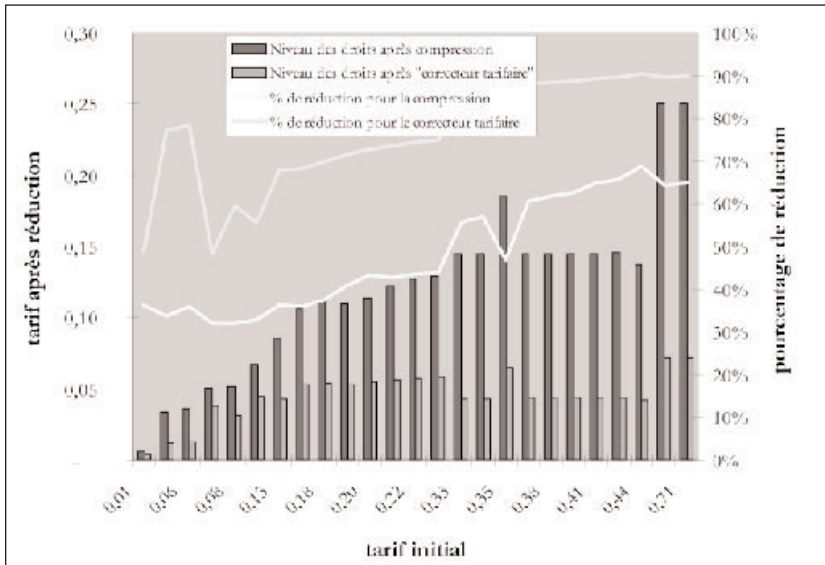


Fig. 5. Réduction des droits de douane.

marché automobile est fermé au travers de droits de douanes dissuasifs.

L'enjeu de la mondialisation

Au final, l'industrie automobile des pays en développement est en grande partie tournée vers le marché intérieur, à quelques exceptions près. Le Mexique, par exemple, est devenu l'atelier de production de bon nombre de constructeurs mondiaux (77 % de la production est exportée en 2002) et la Corée a su mettre sur pied une industrie compétitive et largement tournée vers l'extérieur : plus de 50 % de la production est exportée, ce qui représente 1,5 millions de véhicules en 2002 (le marché domestique est de taille importante,

L'industrie automobile en Inde

L'objectif de l'Inde indépendante est de l'être sur à peu près tous les plans, y compris donc dans le domaine des transports. Mais l'automobile a très longtemps été considérée comme un objet de luxe, fortement taxée, dont la diffusion n'a été que limitée.

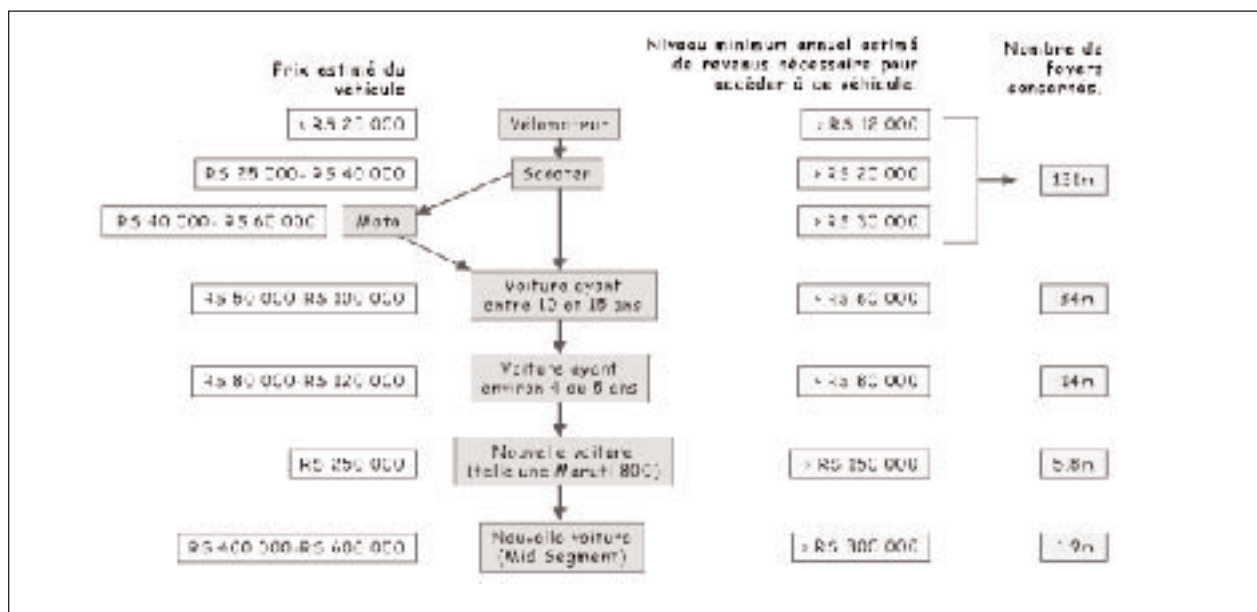
Jusqu'au début des années 80, l'industrie locale est duopolistique : Premier Automobile (PAL) et Hindustan Motors (produisant la célèbre Ambassador) se partagent le marché.

En 1983, naît Maruti Udyog Limited, dont Suzuki détient 50 % des parts, l'Etat indien l'autre moitié. Maruti représente encore près de 49 % du marché aujourd'hui.

A partir des années 1990 s'ouvre l'ère de la Nouvelle Politique Economique. L'Etat libéralise à partir de 1993 la production de véhicules légers. Maruti représente encore près de 49 % du marché aujourd'hui.

Contrairement à la Chine ou à la Thaïlande, la production locale n'a pas vraiment décollé ces dernières années : 760 000 véhicules tous tonnages en 1996 produits, 960 000 en 2002.

L'automobile est toujours réservée à une élite sociale, nationale comme régionale.



L'industrie automobile au Brésil : un outil de développement économique

Depuis les années 1920, des compagnies automobiles étrangères assemblaient des automobiles au Brésil (CKD ou SKD), L'éclosion d'une véritable industrie locale date des années 50. Le développement d'une industrie locale est un axe majeur du plan du Président Juscelino Kubitschek : « 50 ans de développement en 5 ans ». Il s'agit de favoriser les investissements directs (autorisation de posséder 100 % du capital de leur filiale brésilienne, avantages fiscaux divers...) et un niveau élevé d'intégration locale en substitution des importations. Le plan est lancé en 1956. La production automobile ne va cesser de progresser jusqu'au début des années 80. De moins de 100 000 véhicules tous types confondus en 1959, la production locale dépasse 1 million de véhicules en 1978. Les effectifs de l'industrie automobile ne comptent que 10 000 personnes en 1957. 140 000 personnes sont comptabilisées entre 1987 et 1990. Certes en augmentation, les importations de véhicules restent extrêmement faibles, car fortement taxées pour protéger l'industrie locale.

Dans les années 80, l'Amérique du Sud n'occupe qu'une « petite » place dans le monde automobile. Avec un marché fermé, la production se limite à des vieux modèles et surtout aux consommateurs à fort pouvoir d'achat. La production automobile stagne tout au long de la décennie 80 et ne représente que 2 % de la production mondiale. Au cours de cette période, l'industrie automobile sous l'impulsion du gouvernement se met au service d'une politique d'indépendance énergétique : la filière alcool. En 1986, la filière alcool atteint son apogée : 620 000 Voitures particulières à alcool sont produites sur un total de 800 000. Mais la fin des années 80 avec la stabilisation de la production et le constat d'échec du plan alcool (moins de 100 000 VP produits en 1990) traduisent l'essoufflement du modèle économique automobile brésilien. Un nouveau souffle sera donné en 1993.

En 1993, le gouvernement de Fernando Henrique lance un plan d'envergure afin d'encourager les investissements de la part des constructeurs déjà installés au Brésil et d'attirer de nouveaux compétiteurs. De 1994 à 2002, les fabricants de véhicules et de pièces automobiles investissent US\$ 27 milliards au Brésil. En 1993, la taxe sur les véhicules de 1 000 cc et moins est supprimée (elle sera réintroduite en 1995, mais à un taux nettement inférieur à celle frappant les autres cylindrées) pour stimuler la production et la demande. Au milieu des années 1990, le marché automobile sud-américain apparaît comme un nouvel Eldorado. En effet, les plans de stabilisation économique au Brésil comme en Argentine permettent une croissance économique rapide. En 1997, le secteur atteint un record de production – 2 069 millions de véhicules – dont 1,97 million destiné au marché interne.

Un nouveau défi au début du XX^e siècle

Entre la fin de l'année 98 et le début 99, les crises économiques asiatique et russe, suivies de la dévaluation du Real, frappent de plein fouet les constructeurs. Après la dépréciation de la devise, l'importation, si attrayante à une époque, y compris pour les équipements et pièces, perd tout son charme. Les programmes de production des constructeurs sont conjoncturellement revus à la baisse. Le groupe PSA, qui a inauguré le 1^{er} février 2001 l'usine de Porto Real, confirme son engagement industriel dans ce pays.

ce qui confère des volumes à cette industrie).

Mais, dans leur ensemble, les bilans de ces modèles sont très inégaux. La

production stagne en Inde alors qu'elle décolle désormais en Chine. L'Etat indien n'a sans aucun doute pas accordé le même poids aux atouts d'industrialisation qui sont traditionnellement reconnus à la filière automobile. D'autres priorités économiques ont été faites par l'Inde. Quant à l'industrie automobile en Afrique du Sud, elle s'est engagée depuis 1995 dans un vaste projet ambitieux appelé *Motor Industry Development Plan* (MIDP) qui a pour but de renforcer la compétitivité de l'industrie dans la perspective d'abaissement de la protection douanière. Ces modèles évoluent. Ils doivent s'adapter à l'évolution économique et politique du pays, mais plus encore aux contraintes extérieures. En particulier, la volonté de la plupart des pays en développement d'intégrer l'Organisation mondiale du commerce (OMC) constitue un enjeu majeur d'adaptation de leur modèle automobile.

La diminution programmée des barrières douanières dans le cadre d'une intégration à l'OMC et d'un nouveau cycle de Doha présente un double enjeu pour les constructeurs automobile « nationaux » de ces pays. N'étant plus à l'abri de barrières douanières dissuasives, ils doivent faire face à la concurrence « économique » en termes de prix de vente et, donc, de coûts de revient. A cette situation s'ajoute, en effet, une concurrence « produit », conséquence de l'afflux d'une offre produit la plupart du temps plus diversifiée, plus riche, et plus « attractive ».

Les pays se portant candidat à l'OMC s'engageront à abaisser les droits de douanes sur les pièces et composants automobiles, ainsi que sur les véhicules montés (voir la figure 5). Selon les différentes formules d'abaissement actuellement en discussion dans le cadre du Doha Round, les baisses des droits de douane pourraient atteindre 90 % pour les pays pratiquant des pics tarifaires (Inde).

Par ailleurs, il ne faut pas négliger les perspectives de bouleversement liées à l'abaissement, voire à la suppression

des barrières tarifaires à l'importation de voitures d'occasions. L'interdiction ou la très forte dissuasion faite d'importer des véhicules d'occasion a été en Inde, comme dans d'autres pays (Russie, Pologne), un moyen de protéger les constructeurs locaux. En revanche, cela a constitué un frein à l'équipement automobile. Ainsi, deux évolutions se confirment pour les années à venir.

La première se traduira par une plus grande liberté des échanges ; elle s'accompagnera d'une offre produit plus riche et les « modèles » industriels anciens devront être profondément remaniés, voire abandonnés.

La seconde se concrétisera par l'émergence de nouveaux producteurs : par exemple, la Chine pourrait exporter à termes des véhicules. Cela, du fait d'un marché domestique de taille importante ou d'une compétitivité assurée principalement grâce à une main d'œuvre bon marché.

Nombreux défis à venir pour les pays émergents

A l'horizon des prochaines années, il est acquis que l'automobile restera la réponse privilégiée aux besoins croissants de mobilité, qui, à la fois, accompagnent et sont source de « développement ». Toutefois, les défis pour les pays en développement sont nombreux.

Premier bouleversement pour ces pays : la disparition des barrières douanières, très protectrices pour les industries locales. La concurrence de constructeurs mondiaux à l'efficacité reconnue (le *Toyota Producing System*) constitue un défi pour les constructeurs nationaux, pour le secteur industriel tout entier – il est d'ailleurs permis de se poser la question de sa survie – et, à un niveau national, aux gouvernements de ces pays en développement.

Ces derniers doivent relever un second défi : l'expansion et les mesures accélérées

pour le développement économique (aides à la mobilité, au désenclavement régional...) génèrent une demande croissante tant au niveau de l'énergie que des infrastructures (longueur et qualité du réseau routier). Les gouvernements doivent être en mesure de gérer à la fois cet accroissement de la demande et les possibles retombées néfastes de l'automobile (qualité de l'air, encombrement...). L'utilisation de l'automobile entraîne de multiples conséquences, ce qui en fait un produit de consommation de plus en plus complexe.

En clair, la question de la « gouvernance » de l'ère automobile se posera avec autant d'acuité pour les pays en développement qu'actuellement pour les pays développés.

Ces politiques doivent aussi concilier le besoin d'équipement de la population. La mobilité s'accroissant avec l'élévation du niveau de vie, l'un des buts poursuivis est bien aussi de favoriser l'accès à tous à l'automobile. ●