

au sommaire

Les données nationales et internationales	P.1
L'actualité du bassin	P.2
Le lien vers l'environnement	P.2

ce qu'il faut RETENIR

→ *Le schéma habituel de l'industrie automobile est en train de se redessiner avec le déclin des leaders américains qui doivent faire face à une montée en puissance des constructeurs japonais. Indifférents à ces changements, les constructeurs français se maintiennent et affichent des taux de croissance réguliers.*



Les données nationales et internationales

La perte de vitesse des leaders US

Les ventes du premier constructeur mondial, Général Motors ont diminué de 1,7% (soit 3,162 millions de véhicules). Le mois d'août affiche à lui seul un recul de 7%. GM cherche à réduire de 15% ses capacités en Europe (ses marques européennes sont Opel, Vauxhall et Saab) par le biais d'un plan de restructuration entamé il y a 3 ans (2500 emplois ont déjà été supprimés). Opel est la marque phare européenne du groupe car elle permet à GM de réaliser 80% de son chiffre d'affaires européen. Cependant ses ventes ne cessent de diminuer depuis des années. Ainsi, GM Europe, déficitaire depuis 1999, a affiché des pertes de 300 millions d'euros en 2003 et devrait encore creuser son déficit en 2004.

Ford, ex numéro 2, est à présent le troisième producteur mondial du fait de la décroissance de 4,6% de ses ventes aux Etats-Unis (soit 2,249 millions de véhicules), dont -13% pour le mois d'août.

Pour comprendre ces chiffres, il faut garder à l'esprit que Ford et GM sont pénalisés sur le marché européen du fait de la complexité de leur portefeuille.

Par exemple, la division européenne de Ford, la PAG (Premier Automotive Group) produit également des marques haut de gamme telles que Jaguar, Aston Martin, Land Rover et Volvo. Cette division affiche des pertes de 362 millions de dollars au second trimestre 2004. Ford Europe devrait encore enregistrer des pertes de 100 à 200 millions de dollars cette année en attendant que les différentes mesures mises en place portent ses fruits (comme par exemple, la fermeture de l'usine emblématique de Jaguar à Coventry au Royaume-Uni, 1150 emplois).

Seul Chrysler affiche un chiffre optimiste avec 1503 millions d'unités supplémentaires vendues (soit 2%).

L'émergence des constructeurs Japonais

A l'inverse des producteurs américains, Toyota, Nissan et Honda affichent des progressions fortes et des niveaux de rentabilité exceptionnels.

Nissan prévoit de produire 3,9 millions de véhicules entre septembre 2004 et septembre 2005.

Toyota, le numéro un japonais et numéro deux mondial, affiche un profit de 8 milliards d'euros en 2003 et s'attend à finir 2004 avec un volume record de 6,61 millions de véhicules (+ 9% par rapport à 2003).

Le succès des producteurs japonais est essentiellement dû à leur capacité à s'adapter aux besoins de leur clientèle mais également à leur mode de production. Les usines sont de taille plus réduite que celles de leurs concurrents américains avec une mise en

place d'un système d'amélioration continue. De plus, les constructeurs japonais ont une relation différente avec leurs équipementiers où le consensus est préféré au rapport de force. De ce fait, selon une étude réalisée aux Etats-Unis auprès de 220 sous-traitants de l'industrie automobile, les équipementiers américains préfèrent désormais travailler avec les constructeurs japonais que pour les « big three » (GM, Ford, Daimler-Chrysler).



Les constructeurs européens : bonne santé des français et maintien difficile des allemands

A l'inverse des constructeurs allemands (Volkswagen, Mercedes et Fiat) qui multiplient les initiatives de réduction des coûts de production, les constructeurs français (PSA, Renault) annoncent tous les deux un rythme de croissance régulier et de vastes programmes de recrutement (10000 embauches pour Renault et 7000 pour PSA en 2005).

Pourtant les deux entreprises ont suivi des stratégies différentes : PSA a opté pour le style de ses voitures en donnant une image branchée de Citroën (C3, C3 pluriel, C2) et en rajeunissant l'image de Peugeot; tandis que Renault s'est concentré sur des nouveaux produits comme la Modus et la Logan (la voiture à 5000 euros dédiée au départ à la Roumanie).

Les deux constructeurs ont également amélioré la qualité de leur produit, spécialement Renault grâce à son mariage avec Nissan (dont il détient 44,4 % depuis mars 1999).

actualité



L'Actualité du bassin



La bonne santé des constructeurs français devrait rejaillir sur les entreprises du bassin Rhin-Meuse.

Selon la Banque de France¹, les indicateurs du mois de juillet de l'industrie automobile en Lorraine sont très favorablement orientés et la croissance de l'activité reste d'actualité pour les mois à venir.

Les usines de PSA Mulhouse et de Metz devraient profiter de la tendance favorable.

En revanche, l'usine de GM Strasbourg pourrait avoir à souffrir de la perte de vitesse de GM au niveau international.

Le Lien vers L'ENVIRONNEMENT

L'ensemble de la filière automobile génère des pollutions pour l'environnement et plus particulièrement pour l'eau. Par exemple, l'usine de Faurecia qui fabrique des sièges automobiles est un des principaux émetteurs de zinc pour la Lorraine.

sources



→ Le nouvel économiste n°1272 du 24 au 30/09/04.

→ DRIRE Lorraine
http://www.lorraine.drivre.gouv.fr/div_env/EnvCadre.htm

¹ Banque de France - Lorraine / Rendances Régionales n°67 - septembre 2004