

## Fusions et alliances dans le secteur automobile

Le secteur européen de l'industrie automobile traverse une phase de restructuration importante. Par exemple, Ford Motor Company s'est porté acquéreur de Jaguar, Volkswagen a acheté SEAT, et British Aerospace a acheté Rover. Volvo et Renault ont signé des alliances stratégiques de très grande portée. Et Saab, le constructeur automobile de véhicules de luxe, a formé une entreprise conjointe avec GM.

Les manufacturiers d'équipements forment aussi de nombreuses alliances et d'entreprises conjointes. Par exemple, Renault et Peugeot sont co-proprétaires de la Société de transmissions automatiques qui produit des systèmes de transmissions automatiques pour les deux sociétés.

Les Japonais ont été particulièrement actifs dans le secteur de l'automobile. En formant une entreprise conjointe avec British Leyland, Honda a été l'un des précurseurs. Mazda qui s'était lié à Ford depuis un certain temps, a décidé d'utiliser les usines de Ford en Allemagne pour s'établir dans ce pays. Nissan a construit une usine à Sunderland, Royaume-Uni; Toyota prévoit la construction d'une usine automobile dans le Derbyshire; et Honda va en construire une à Swindon en Grande-Bretagne.

1988, le marché s'est accru de 10,8 millions de véhicules à 13,4 millions de véhicules soit une augmentation de 24 %.

### Structure

Le secteur industriel européen de l'automobile a évolué à l'abri de barrières techniques, fiscales et physiques. Alors que ces barrières protégeaient les producteurs locaux contre la concurrence européenne ou non européenne, elles maintenaient en vie des entreprises qui n'avaient plus le niveau concurrentiel international nécessaire à leur survie.

Six manufacturiers principaux de lignes complètes détiennent des parts égales du marché des véhicules de passagers de la CE : Volkswagen, Fiat, Ford, GM, PSA et Renault. On trouve aussi dans la Communauté un certain nombre d'entreprises très rentables qui produisent des voitures de luxe : Daimler-Benz, BMW et Porsche.

Dans la CE, le secteur industriel des pièces d'automobiles a été très fragmenté. Le Marché unique encourage maintenant des modes plus diversifiés d'approvisionnements, ce qui a pour effet de créer des alliances pan-européennes dans le secteur des pièces. Alors que les assembleurs se tournent vers des fournisseurs d'autres États membres de la CE, le plus grand impact est ressenti par les petits et moyens manufacturiers européens de pièces.

### Les marchés

La CE est le plus important marché mondial d'automobiles. Cinq années de ventes record ont atteint leur sommet en 1989 avec 13,4 millions d'automobiles, mais cette croissance constante s'est interrompue en 1990 quand les ventes de nouvelles voitures sont tombées de 1,1 % au cours des 11 premiers mois. Les ventes en Allemagne ont continué de croître en 1990, mais elles étaient faibles au Royaume-Uni et en Espagne à cause de la récession qui affectait ces deux économies. On s'attend à ce que la demande demeure soutenue en Allemagne, mais qu'elle baisse au sein des autres marchés européens ainsi qu'en Amérique du nord.

La situation est semblable en ce qui concerne les véhicules commerciaux. Après cinq ans de ventes records, le marché européen des camions est à la baisse. Les fabricants allemands de camion, Daimler-Benz et MAN se portent très bien, mais le ralentissement économique en Angleterre et en Espagne a lourdement frappé le secteur manufacturier britannique et espagnol.

La production européenne de camions dont le poids brut dépasse 3,5 tonnes avait baissé de 10,7 % au cours des premiers 8 mois de 1990. La Grande-Bretagne, l'Espagne, la Suède et les Pays-Bas avaient été les plus durement touchés. L'Allemagne constituait toujours l'exception; on s'attend à ce que la production de camions de la CE diminue en 1991.

### Regard sur l'avenir

Les manufacturiers européens d'automobiles peuvent prétendre à une supériorité de conception et d'ingénierie dans certains domaines, mais selon les normes nord-américaines et japonaises leur capacité concurrentielle d'ensemble est faible. À l'exception des constructeurs de voitures de luxe qui exportent partout à travers le monde, les ventes des producteurs de la CE sont restreintes aux marchés européens tels que l'Espagne, l'Italie ou la France.

À moyen terme, on s'attend à ce que l'industrie automobile de la CE souffre de la récession actuelle. À plus long terme, les ventes devraient reprendre grâce à la réalisation du Marché unique, d'une demande croissante de la part des marchés d'Europe de l'est et d'un souci de protection environnementale. Les analystes prévoient une nette amélioration au cours de la période de 1992 à 1995.