

Bruxelles, le 15 novembre 1978

EXTRAIT DU DISCOURS PRONONCE PAR M. E. DAVIGNON A BIRMINGHAM LE 19.10.78
A L'OCCASION DU "MOTOR SHOW".

"En termes concrets l'industrie automobile en Europe offre de l'emploi à plus de 5 millions de personnes, elle intervient pour 9,5 % dans les échanges commerciaux intracommunautaires et elle représente environ 10 % du commerce extérieur de la Communauté.

Avec une production annuelle de l'ordre de 10 millions de véhicules la part de la Communauté s'élève à 31 % du volume de la production mondiale de voitures.

A l'heure actuelle environ 80.000 millions de voitures privées circulent dans la Communauté.

Vers la fin du siècle ce chiffre devrait se situer bien au-delà de 100 millions. Toutefois en ce qui concerne les véhicules industriels, les producteurs européens marquent encore un retard important par rapport à leurs concurrents américains et japonais sur le marché mondial.

En effet, la production européenne de véhicules industriels s'élève à 14 % de la production mondiale, la part japonaise est de 30 % et la part américaine est de 35 %. Il y a là donc visiblement un défi à relever par les producteurs européens.

En ce qui concerne le défi américain on peut souligner par exemple que d'ici à 1985 l'industrie américaine compte investir plus de 70 milliards de dollars rien que pour la production de véhicules de taille moins importante : les producteurs américains entreront donc en concurrence de plus en plus directe avec les Européens.

Quant au défi japonais, on peut dire tout simplement que la production de véhicules industriels est le double de la production européenne. La raison principale des préoccupations européennes est que pour une voiture européenne vendue sur le marché japonais en 1977, on a vendu 24 voitures japonaises sur le marché européen.

Pour ma part, je ne pense pas que le problème peut être résolu en fermant nos frontières et en limitant les importations : au contraire, nous devons chercher à être plus compétitifs et donc prendre ainsi une part plus importante sur les marchés des pays tiers.

Pour ce qui est enfin des pays du Comecon ce sont les problèmes du buy-back qu'il faudra examiner à l'avenir : il faudra veiller à ce que de tels arrangements soient conformes aux règles normales du marché.

Le phénomène automobile connaît une mondialisation et les difficultés proviendront en particulier de la saturation des trois marchés principaux, à savoir le marché Nord-Américain, Japonais et de l'Europe de l'Ouest.

La question se pose alors de la présence de l'industrie automobile européenne sur les autres marchés mondiaux. Il est clair que si nous voulons augmenter notre part sur ces marchés, nous n'aurons pas seulement à être plus compétitifs mais aussi à jouer un rôle sur ces marchés, non seulement dans le secteur de la production, mais également des services et de la coopération.

Il est essentiel que l'industrie européenne ne soit pas reléguée à un rôle de sous-traitant, à un instrument d'une stratégie définie en dehors de l'Europe. Les investissements qui seront nécessaires aux défis technologique et sociologique, ne fut-ce que pour répondre aux programmes de conservation d'énergie et de protection de l'environnement feront que si par le passé 2 à 3 % du chiffre d'affaires du secteur automobile ont servi à financer l'innovation, il faudra dépenser désormais au moins le double.

1977

① VEHICULES PRIVES (y compris "Station. Wagon")

| | PRODUCTION en 1.000 T | EXPORTATIONS | IMPORTATIONS |
|--------|--------------------------|--------------|--------------|
| RFA | 3.790 | 1.940 | 550 |
| F | 3.100 | 1.620 | 450 |
| Italie | 1.440 | ± 700 | 450 |
| R.V | 1.300 | 500 | 600 |
| B | 980 * | | |
| P.B | 70 | | |

* montage.

② VEHICULES INDUSTRIELS (y compris AUTOBUS)
au-delà de 3,5 T.

| | PRODUCTION (en 1.000 T) |
|-----------------|-------------------------|
| RFA | 313 |
| F. | 415 |
| Italie | 143 |
| R.V. | 386 |
| P.B | 13 |
| B + lux. | 55 |
| Total CE | 1.325 |
| USA | 3.430 |
| JAPON | 3.035 |
| CORÉE | 1.034 |