



**Groupement de Recherches Economiques
et Sociales**

<http://www.gres-so.org>

**IFReDE
&
LEREPS**

Université Montesquieu-Bordeaux 4

Université des Sciences Sociales Toulouse 1

Cahiers du GRES

Les contours toujours imprécis de l'espace automobile méditerranéen

Jean-Bernard LAYAN

&

Yannick LUNG

E3i,
IFReDE-GRES

Université Montesquieu-Bordeaux IV
Avenue Léon Duguit
33608 Pessac Cedex

jean-bernard.layan@u-bordeaux4.fr
yannick.lung@u-bordeaux4.fr

Cahier n° 2006 - 22

Septembre 2006

Les contours toujours imprécis de l'espace automobile méditerranéen

Résumé

Le papier analyse l'évolution récente de l'industrie automobile dans les pays du Bassin Méditerranéen. Une première partie s'attache aux effets du recentrage sur la région du système automobile européen vers l'Europe Centrale et Orientale : ce recentrage affaiblit la partie occidentale de la zone méditerranéenne de l'UE et, à l'inverse, il a conduit à une croissance remarquable de l'industrie automobile en Turquie au cours de la dernière période. La deuxième partie s'intéresse aux évolutions dans les pays d'Afrique du nord avant de s'interroger sur l'esquisse d'un espace automobile méditerranéen.

Mots-clé : Afrique du nord - Europe - Industrie automobile - Intégration régionale - Firmes multinationales - Internationalisation - Maghreb - MEDA - Méditerranée - PECO -Turquie.

The fuzzy outline of the Mediterranean automotive space

Abstract

The paper analyses the evolution of the automotive industry in the Mediterranean area during the last years. First part focuses on the impacts for this region of the geographical changes of the European automotive systems associated to location of multinational automotive firms in CEEC. This leads to difficulties for the automobile countries of the western part of the Mediterranean Europe (Italy, Spain, Portugal) on one side, and to a huge growth of the auto industry at the east, in Turkey, on the other. Part 2 studies the changes in North African countries before to discuss the hypothesis of an emerging Mediterranean automotive space.

Keywords: Automotive industry - CEEC - European Union - Regional integration - Mediterranean Area - Multinational Firms - Internationalisation - Maghrebi - North Africa – Turkey.

JEL: F14, F23, L62

Introduction¹

Jusqu'au début des années 2000, l'espace automobile méditerranéen n'était que peu étudié, si ce n'est par quelques analyses épisodiques (Chanaron, Tadili, 1983 ; Layan, Lung, 1994). Depuis cinq ans, il fait l'objet d'une attention croissante de la part des observateurs, notamment en ce qui concerne les pays du Maghreb (Layan, Lung, Mezaoughi, 2001 ; Tizaoui, 2001, 2003 ; Layan, Mezaoughi, 2004 ; Hatem, 2004 ; Diagne, 2005). Les missions économiques des Ambassades de France y consacrent ainsi un suivi régulier.

Pourtant, les contours de l'espace automobile méditerranéen sont toujours aussi imprécis. Sa trajectoire est fortement polarisée par les évolutions de la géographie du système automobile européen (Layan, Lung, 2004 ; Lung, 2004), sans que les espaces limitrophes (la Russie/CEI d'un côté, l'Iran/Moyen Orient de l'autre et encore moins l'Afrique) ne puissent contrebalancer les forces impulsées par l'Union Européenne. La régionalisation reste prédominante et on ne peut comprendre les évolutions de l'espace méditerranéen qu'en relation avec les transformations intervenant en Europe (Carillo, Lung, van Tulder, 2004). Or la géographie de l'industrie automobile a été ces dernières années marquée par le recentrage vers l'Europe centrale et orientale, avec un double effet sur les pays du sud de l'Europe : les difficultés croissantes des pays automobiles de l'ouest méditerranéen (Italie, France, Espagne, voire Portugal) et la montée des nouveaux pays à l'est : Slovénie et surtout la Turquie. C'est ce que retracera la première partie de cette communication.

La deuxième partie s'attachera à analyser les contours de l'espace automobile méditerranéen, non pas en tant qu'espace autonome, mais comme niveau intermédiaire de mise en cohérence des stratégies et des flux s'adossant sur le système automobile européen. Alors que la première partie se focalise sur les évolutions en cours au nord de la Méditerranée, la deuxième partie s'attachera à appréhender les changements intervenant dans les pays du sud, particulièrement au Maghreb.

I. La Méditerranée pénalisée par le recentrage de l'espace automobile européen vers l'Europe centrale et orientale

La constitution du système automobile européen s'est en grande partie appuyée dans les années 80 sur la constitution et l'intégration d'un puissant pôle industriel ibérique qui a renforcé le poids des pays méditerranéens dans l'espace productif continental. La « chute du mur » et les délocalisations industrielles qui lui ont succédé ont déplacé son centre de gravité vers l'Est, provoquant un affaiblissement relatif des industries ouest-européennes, méditerranéennes en particulier. Cependant ce basculement ouest-est a aussi pu profiter à certains pays méditerranéens, la Turquie s'affirmant comme un nouveau territoire très prometteur pour les industriels du secteur.

¹ Cette étude a été réalisée dans le cadre du projet DAAGT financé par le FSP. Elle a fait l'objet d'une présentation au XLII^e Colloque de l'ASRDLF – XII^e Colloque du GRERBAM Développement local, compétitivité et attractivité des territoires à Sfax, Tunisie les 4, 5 et 6 Septembre 2006

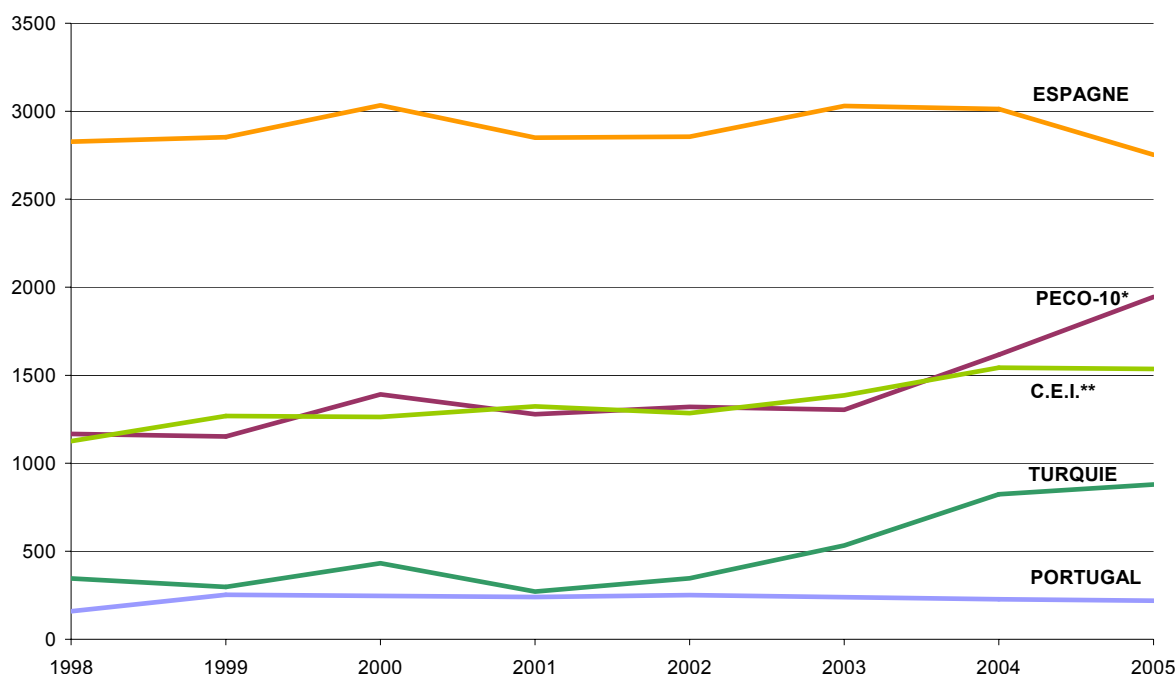
A. Les difficultés croissantes de l'Europe du Sud face à la montée des PECO

La constitution du système automobile européen s'est en grande partie appuyée dans les années 80 sur la constitution et l'intégration d'un puissant pôle industriel ibérique qui a renforcé le poids des pays méditerranéens dans l'espace productif continental. La « chute du mur » et les délocalisations industrielles qui lui ont succédé ont déplacé son centre de gravité vers l'Est, provoquant un affaiblissement relatif des industries ouest-européennes, méditerranéennes en particulier. Cependant ce basculement ouest-est a aussi pu profiter à certains pays méditerranéens, la Turquie s'affirmant comme un nouveau territoire très prometteur pour les industriels du secteur.

1) Le déplacement du centre de gravité de l'industrie automobile européenne

Une des évolutions les plus marquantes de ces 15 dernières années est la percée de l'industrie automobile est-européenne (graphique 1). Bénéficiant, dès la chute du mur de Berlin, des investissements massifs des multinationales du secteur qui l'ont convertie aux standards de la production automobile internationale, l'industrie automobile de ces pays a connu un nouveau dynamisme. Si l'on s'en tient à l'assemblage de véhicules finis, la croissance est remarquable : aujourd'hui l'ensemble des pays d'Europe centrale et orientale produit plus de 3 millions de véhicules, devançant la péninsule ibérique et pouvant atteindre dans les prochaines années le niveau de la France voire de l'Allemagne.

Graphique 1 - Production de véhicules neufs dans les périphéries européennes (milliers de véhicules)



*Pays d'Europe Centrale et orientale membres de l'UE-25 + Roumanie et Serbie

**ex-URSS (Communauté des Etats Indépendants)

Source : OICA

Ce développement exogène est caractéristique du mouvement d'industrialisation des zones péri-centrales qui accompagne la régionalisation de l'industrie automobile, en Europe et en Amérique du Nord (Layan, 2000). En Europe centrale l'action stratégique du groupe Volkswagen a été déterminante dans l'intégration des marchés et des structures productives au système automobile européen. Ce processus est aisément repérable dans la croissance considérable des échanges (cf. tableau 1) et leur polarisation vers l'Union Européenne : 68% des exportations dès 1993, 87% en 2003. La spécialisation de la zone au niveau des véhicules finis est également caractéristique des zones péri-centrales : assemblage de véhicules et de moteurs de fort volume et d'entrée de gamme pour l'essentiel, mais aussi quelques produits de niche situés beaucoup plus haut dans la gamme comme le Cayenne/Touareg/Q7 ou l'Audi TT (Layan, 2006).

Tableau 1 - Pays d'Europe centrale et orientale : les exportations de la filière automobile

(Unité : millions de dollars courants – Source : *Chelem – CEPID*)

	1993	1998	2003	Taux de croissance annuel moyen 93-03
Pièces et composants	530	2630	9380	+33,30%
Voitures particulières	1353	5288	11617	+23,99%
Véhicules utilitaires	1017	1996	2713	+10,31%
Filière automobile	2900	9914	23711	+23,38%

La zone est aussi devenue en quelques années une base mondiale *low cost* de premier plan en matière d'équipement automobile (tableau 2). Entre 2000 et 2004 et grâce aux exportations centre-européens la part de l'Europe dans les échanges mondiaux de pièces et composants est passée de moins de 28,9% à 39,6% tandis que la Chine passait de 5 à 7,5%, le reste de l'Asie se maintenant autour de 16%.

Tableau 2- Principaux pays exportateurs d'équipements automobiles (en pourcentage des échanges mondiaux)

Pays	1990	2001	2003
Allemagne	22,8	17,9	16,8
États-Unis	16,8	19,9	14,8
Japon	14,3	10,8	11,1
France	9,4	8,1	8,6
Canada	7,3	6,9	6,6
Italie	5,4	5,3	5,5
Espagne	3,2	4,2	4,9
Royaume-Uni	6,1	3,9	3,7
Mexique	1,9	3,8	3,6
PECO-8*	0,1	3,3	4,9
Autres	12,8	15,9	19,5
<i>TOTAL</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

* Pays d'Europe centrale et orientale nouveaux membres de l'Union Européenne

Source : Chelem – CEPID

2) Des effets tardifs mais inquiétants sur l'Europe du Sud

Les conséquences sur les industries de l'Europe méditerranéenne n'ont pas été immédiats mais apparaissent aujourd'hui de plus en plus inquiétants, pour l'Italie comme pour la péninsule ibérique.

Depuis les premières annonces de délocalisation en Europe centrale au tout début des années 90, nombreuses sont les voix qui, notamment en Espagne, annonçaient des difficultés pour l'industrie automobile espagnole et pronostiquaient déclin et fermetures de sites. Quinze ans après force est de constater que le pôle ibérique de l'industrie automobile européenne reste toujours puissant. Au troisième rang européen et au 7^{ème} mondial, l'Espagne assemble chaque année autour de 3 millions de véhicules qu'elle exporte à plus de 80%. Aucun site d'assemblage final n'a fermé au cours des 15 dernières années et la production équipementière a continué de progresser pour dépasser aujourd'hui les 12 milliards d'euros annuels. Cette résistance témoigne du niveau élevé de productivité et de qualité des usines espagnoles. Il découle aussi des choix stratégiques des constructeurs installés qui pour la plupart ont été très prudents dans leur engagement est-européen (Renault, Opel), voire longtemps absents des PECO (Nissan, PSA, Ford). Les investissements récents de certains d'entre eux comme PSA ou Ford risquent de modifier la donne dans les années à venir. Suite à ses importants investissements tchèques et slovaques, le groupe Peugeot commence à réduire ses capacités d'assemblage et on peut craindre que la fermeture de l'usine de Ryton (GB) ne lève pas toutes les hypothèques sur celle de Madrid Villaverde, longtemps sur la sellette. Plus inquiétante encore est la situation des sites du groupe Volkswagen. La multiplication des investissements du groupe allemand en Europe centrale est en effet associée à une systématisation de sa politique de plates-formes et à la multiplication des sites multi-modèles et multimarques. L'affirmation d'une telle stratégie paraît contradictoire avec le maintien d'une usine monomarque Seat à Martorell et encore plus avec la pérennité d'une usine monoproduit et vieillissante comme celle de Landaben (VW Polo).

D'ores et déjà on doit constater que la production terminale est entrée dans une phase de stagnation, l'année 2005 affichant une baisse de 8,6% du nombre de véhicules produits (graphique 1). Du point de vue des équipementiers les localisations ibériques (de la vallée de l'Ebre en particulier) continuent de se justifier au vu des niveaux d'approvisionnement des sites ibériques et français mais un rééquilibrage est à l'œuvre, occasionnant des fermetures et surtout des réductions d'effectifs. La nouvelle concurrence nord-africaine a aussi des effets non négligeables².

Un diagnostic un peu comparable peut être fait pour le Portugal qui continue de produire plus de 200 000 véhicules annuels (tableau 3). Mais ici les craintes sont plus palpables. Déjà Renault (en 1998) et Ford (en 2001) se sont retirés et Opel fermera son usine d'Azambuja en décembre prochain. L'avenir du site le plus important, celui du groupe Volkswagen à Palmela (Setúbal) est bien sombre depuis l'annonce de l'arrêt de la production du monospace commun à Ford (Galaxy), Seat (Alhambra) et VW (Sharan). Ford a décidé de faire cavalier seul pour le Galaxy II (sur la plateforme du S-Max et de la Mondeo III) et Volkswagen n'envisage pas pour l'instant de successeur au Sharan/Alhambra. Aujourd'hui l'usine se spécialise dans les produits de niche haut de gamme comme le coupé/cabriolet EOS ou le prochain coupé Iroc/Scirocco, productions de faible volume et à l'avenir incertain. Et on sait que Wolfsburg lui a été préféré pour la production du futur petit 4x4 de la marque, le Tiguan.

² Valeo par exemple a cessé depuis 2003 la fabrication de faisceaux électriques en Espagne (Abrera) comme au Portugal (Santo Tirso)

Situation inquiétante aussi pour l'industrie italienne qui peine à produire plus d'un million de véhicules par an. Fiat étant le seul constructeur présent dans la péninsule, la situation de l'industrie nationale est très dépendante de la santé et des options stratégiques du groupe. La crise profonde de la marque italienne a relégué le pays au 14^e rang mondial derrière le Mexique, l'Inde et la Thaïlande tandis que l'embellie récente devrait surtout profiter aux périphéries européennes (Pologne, Turquie) destinataires de l'effort d'investissement du groupe.

Tableau 3 - Europe du Sud : Production de véhicules automobiles (1980-2005)

<i>En unités</i>	1980	1985	1990	1995	2000	2005	<i>Evolution 2005/2000</i>
Espagne	1 181 659	1 417 604	2 053 350	2 333 787	3 032 874	2 753 856	-9%
France	3 378 433	3 016 106	3 768 993	3 474 705	3 348 361	3 547 839	+6%
Italie	1 611 856	1 572 907	2 120 850	1 667 270	1 738 315	1 038 352	-40%
Portugal	119 000	87 975	137 687	159 415	246 724	218 824	-11%

Source : CCFA

Par comparaison, la situation de l'industrie française est plutôt rassurante au moins à moyen terme malgré la perte de son 4^e rang mondial au profit de la Chine : la production annuelle se stabilise au-dessus des 3,5 millions véhicules annuels. Le niveau des capacités de production finale s'est globalement maintenu³ et devrait s'accroître prochainement avec l'ouverture de la deuxième usine de Toyota à Valenciennes. L'industrie équipementière quant à elle maintient son rang de deuxième producteur européen et de quatrième exportateur mondial avec un chiffre d'affaires de 25 milliards d'euros dont 18 milliards d'exportations (source : FIEV). Mais des restructurations sont à l'œuvre accompagnées de fermetures d'usines et/ou de réductions de personnel qui touchent tant les installations des grands groupes internationaux (fermeture de l'usine alsacienne de Johnson Controls, réductions de personnel chez Getrak-Ford, etc) qu'un certain nombre de PME qui clôturent une période de forte croissance à l'international par des réductions importantes du personnel de la maison-mère (Le Bélier, par exemple).

B) Du nouveau à l'est de la Méditerranée : l'émergence de la Turquie

S'il touche sensiblement le sud-ouest européen, le mouvement de redéploiement des constructeurs et des équipementiers vers l'est du continent bénéficie à certains pays de la zone méditerranéenne. Ainsi l'industrie slovène s'est fortement développée suite à la modernisation par Renault de sa filiale Revoz qui assemble à Novo Mesto des Clio pour l'ensemble du marché européen. La production stabilisée entre 100 et 120 000 véhicules depuis le milieu des années 90 connaît de nouveau une forte croissance au cours des deux dernières années pour atteindre le chiffre de 180 000 véhicules en 2005. Le mouvement devrait se confirmer avec l'adjonction en 2007 de la deuxième génération de la Twingo (projet X44). Les autres pays de l'ex-Yougoslavie n'ont pas connu une telle embellie. La firme leader Zastava a disparu dans la tourmente des années 90. Ses usines de Kragujevac (Serbie) qui produisaient près de 200 000 véhicules à la fin des années 80 ont été détruites par les bombardements aériens et la production serbe peine aujourd'hui à dépasser les 15 000 véhicules annuels. L'usine

³ Seule fermeture d'usine terminale à signaler : celle de Matra à Romorantin suite à l'échec de la Renault Avantime

Volkswagen de Vogosca près de Sarajevo (Bosnie-Herzégovine), détruite aussi par la guerre, se limite à l'assemblage de 3 à 4000 véhicules annuels destinés au marché local (CKD) et à la fabrication de pièces de moteurs pour les usines allemandes du groupe. Mais l'essentiel de la croissance méditerranéenne de ces dernières années se situe plus à l'est avec la constitution en Turquie d'un pôle important de l'industrie automobile européenne.

1) Le remarquable dynamisme de l'industrie turque

L'industrie automobile se développe en Turquie dès le début des années 70 avec la production sous licence de modèles Fiat et Renault. La constitution d'une union douanière avec l'Union Européenne à partir de 1996 va provoquer une mutation majeure. Dès le début des années 2000, la production et les échanges extérieurs du secteur s'accroissent considérablement. La production de véhicules finis passe de moins de 300 000 en 2001 à près de 900 000 en 2005. Au vu d'une capacité installée qui devrait dépasser les 1,3 millions de véhicules dès 2008, le cap du million de véhicules devrait être franchi dans les toutes prochaines années.

Cette croissance est en premier lieu soutenue par la forte demande interne d'une population encore sous-équipée (taux de motorisation : 85 véhicules pour mille habitants). D'ores et déjà, le marché turc se situe au 7^e rang européen, derrière le marché russe mais devant les marchés belge et néerlandais avec plus de 700 000 immatriculations de véhicules neufs en 2005, ce qui constitue un attrait non négligeable pour les investisseurs. Comme dans beaucoup de pays émergents, cette croissance tendancielle du marché est extrêmement sensible à la conjoncture et elle s'accompagne donc de fortes fluctuations annuelles. En 1993 il se vendait déjà plus de 440 000 voitures particulières, chiffre laminé par les récessions de 1994 et de 1998. La reprise de la fin du millénaire (467 000 en 2000) a été suivie par une chute de 80% au cours des deux années suivantes (2002 : 90 000) suivi d'un retour à l'étiage de 450 000 en 2004, soit une multiplication par cinq.

La forte croissance de ces dernières années est aussi un effet de l'intégration de la production turque au système automobile européen. Dès la signature du traité d'union douanière, plusieurs grands groupes internationaux vont investir en Turquie. Il s'agira pour l'essentiel d'extensions et de modernisation des capacités existantes par des groupes déjà installés en Turquie : Fiat, Renault, Ford, Toyota. Ce sera aussi l'occasion de nouvelles installations de firmes asiatiques (Honda et Hyundai). L'intégration aux réseaux productifs et commerciaux du continent européen sera marquée par une forte croissance des échanges avec l'Union européenne qui ont été multipliés par près de 20 entre 1993 et 2003 (tableau 4).

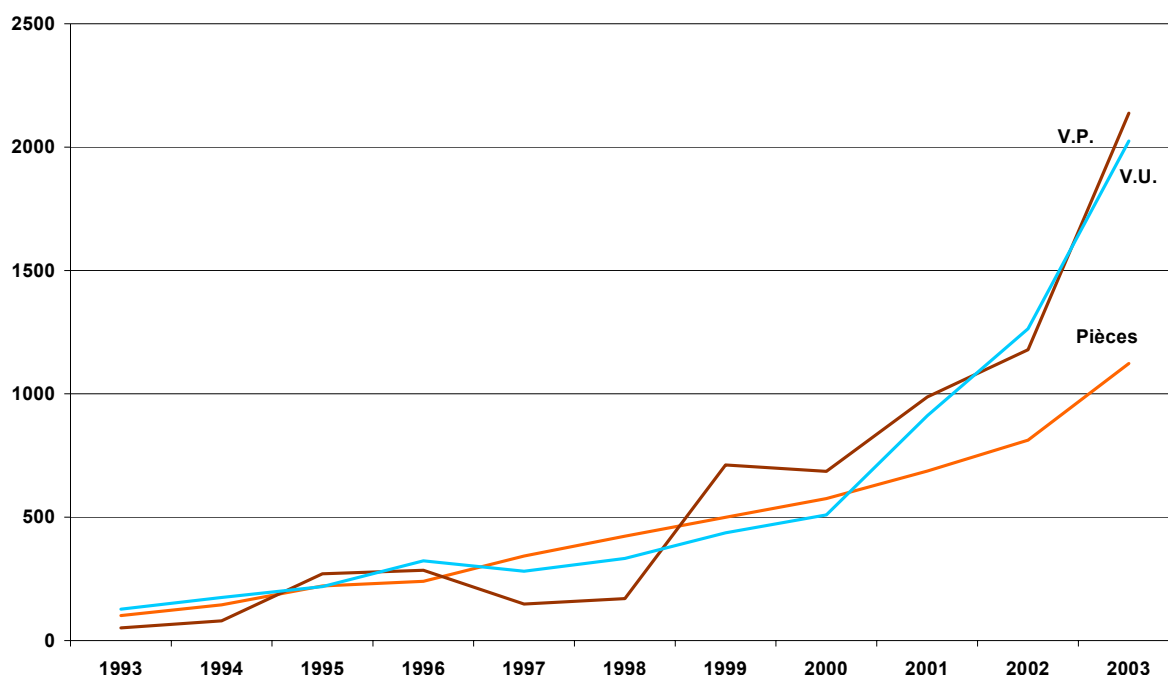
Tableau 4 – Exportations de la filière automobile turque (1993-2003)

	1993	1998	2003
Exportations (millions de dollars)	280	925	5 284
Part de l'Union européenne (UE 25)	42%	48%	72%

Source : Chelem-CEPII

Au cours des toutes dernières années on a pu assister à un élargissement marqué de l'espace des exportations vers des pays émergents géographiquement proches : Europe centrale et orientale, pays de l'ex-URSS, Maghreb, Europe non communautaire, Moyen-Orient. En revanche la croissance des exportations a plus bénéficié aux véhicules finis qu'aux pièces et composants (graphique 2).

Graphique 2 – Turquie : Evolution des exportations automobiles par type (millions de \$)



Source : Chelem-CEPII

2) Un mode original d'insertion internationale

La division régionale du travail à l'œuvre dans le système automobile européen a conféré aux zones péricentrales (pôle ibérique, Europe centrale) une spécialisation dans les modèles de plus fort volume et d'entrée de gamme (segments B et M1) pour des raisons de coûts et de structure géographique des marchés. On retrouve cette caractéristique dans la production turque mais avec quelques spécificités. La première est une forte présence de l'assemblage de véhicules utilitaires légers (VUL) liée à la présence du site européen de Ford pour les utilitaires Transit et Tourneo Connect ainsi qu'à la localisation par Fiat des chaînes de montage du « ludospace » Dobló (et de sa version professionnelle Cargo). Cette spécialisation devrait être renforcée par le démarrage en 2008 de la production du Minicargo, petit utilitaire commun à Fiat et à Peugeot-Citroën (investissements de 350 M d'€ pour un objectif de 100 000 véhicules/an).

L'autre particularité des usines finales turques est de posséder l'exclusivité de la production des versions tricorps⁴ et/ou break (wagon) de modèles bicorps largement diffusés dans l'Union européenne. Après avoir démarré l'assemblage de la Megane Break⁵ Renault fabrique à Bursa les version tricorps de la Megane II et de la Clio III (baptisée Symbol ou Thalia suivant les marchés). De même, l'usine turque de Toyota monte les versions trois volumes de la Corolla pour l'ensemble du marché européen et Honda celles de la Civic et de la Jazz, la City. La nouvelle Albea de Fiat est aussi une version tricorps de la Palio, dénommée aussi Siena. On trouve aussi les versions break de la Corolla (Wagon et Verso).

⁴ La carrosserie des véhicules tricorps se compose de trois volumes distincts (moteur/habitacle/coffre à bagages). Dans un bicorps l'habitacle et le coffre constituent un volume unique accessible par une porte arrière (le hayon).

⁵ La Megane Break de la nouvelle génération (Megane II) a été transférée dans l'usine espagnole de Palencia.

Il s'agit là de modèles peu vendus au niveau de l'ensemble européen, ce qui pourrait faire apparaître la Turquie comme spécialisée dans des produits de niche. Mais ces productions ne visent pas uniquement le marché ouest-européen, elles sont beaucoup plus adaptées à la demande de pays en phase d'équipement automobile, confirmant que la Turquie sert aujourd'hui de tête de pont pour pénétrer les marchés des pays émergents ou en développement d'Europe orientale, du Moyen Orient, du Caucase ou d'Afrique du Nord. Le marché turc est d'ailleurs très représentatif de la demande de nombreux pays émergents : préférence d'un côté pour les petits utilitaires⁶, de l'autre pour les berlines classiques à coffre indépendant (les bicorps à hayon, si populaires en Europe ayant une image moins prestigieuse). Les versions break sont aussi adaptées à certains de ces pays où la taille des familles (élargies) est relativement importante. Cette spécialisation témoigne de la convergence stratégique existant entre plusieurs constructeurs installés, tels Fiat ou Renault, qui, convaincus de la spécificité de la demande des marchés émergents, développent des modèles spécifiques pour les conquérir : Palio/Siena/Albea chez Fiat, Logan mais aussi Symbol/Thalia chez Renault.

Ce rôle leader dans la pénétration de nouveaux marchés émergents est également perceptible dans ce qui peut être analysé comme une innovation organisationnelle et qui concerne le type de contrôle capitalistique mis en place par les firmes. Généralement l'intégration des unités locales aux réseaux productifs transnationaux des grandes firmes s'accompagne d'un renforcement de l'intégration financière des filiales à un niveau proche de 100% (Layan, 2000). En Turquie le partenariat préexistant avec les groupes financiers et industriels locaux a été maintenu au sein de structures de *joint venture* où les groupes internationaux détiennent une faible majorité (51% pour Renault dans Oyak-Renault, 50% pour Hyundai et Honda dans leurs alliances respectives), se contentant parfois de participations minoritaires (42% pour Ford chez Otosan, 41,5%, pour Fiat dans Tofas, les deux ayant le puissant groupe Koç pour partenaire). Quant à Peugeot, il n'apparaît qu'à travers un accord de licence (avec la société Karsan), tout comme les constructeurs de poids lourds (Man, Mercedes, Iveco, Volvo, Navistar). Ce type de contrôle affaibli tend à devenir la règle dans un certain nombre de nouveaux pays émergents investis par les firmes transnationales et peu respectueux des normes libérales (Chine, Russie, Iran, etc).

Les grandes firmes équipementières sont aussi très présentes en Turquie depuis le début des années 70. Une centaine de groupes étrangers sont aujourd'hui installés, dont la plupart des plus grands, qu'ils soient américains (Delphi, Federal Mogul, Lear, Johnson Control, Lucas), allemands (Bosch, Sachs), italiens (Magneti Marelli) ou français (Valeo, Faurecia). Leur production de pièces et de composants approvisionne pour l'essentiel les constructeurs locaux (filiale intégrée) et est en partie exportée vers l'Europe de l'Ouest, surtout vers les usines centrales des constructeurs, la France, l'Allemagne et l'Italie constituant près de la moitié des exportations turques de composants.

Cette forte intégration de la filière automobile en Turquie se concrétise au plan géographique par une forte polarisation des constructeurs et des équipementiers : d'une part autour de la ville de Bursa (Fiat, Renault, Peugeot, Valeo) ; d'autre part à l'est d'Istanbul, sur les bords du golfe d'Izmit (Ford à Gölcük, Toyota et Honda à Gebze, Hyundai à Alikahya). La ville de Gebze est en train de devenir la deuxième ville de l'automobile turque (après Bursa) grâce à la TOSB⁷, une zone industrielle en plein développement organisée par l'Association turque des équipementiers (TAYSAD).

⁶ Il s'est vendu en 2005 en Turquie 280 000 VU pour 440 000 VP

⁷ Taysad Organize Sanayi Bölgesi

II. L'ébauche d'un sous-système automobile méditerranéen

Le recentrage de l'espace automobile européen vers l'Europe centrale et orientale met en difficulté certains pays automobiles méditerranéens alors que d'autres (Turquie notamment) en bénéficient. Il convient donc d'analyser les évolutions en cours au sud de la Méditerranée pour évaluer les perspectives globales dans la région. La structuration de l'espace automobile étant largement dépendant des stratégies des firmes multinationales (constructeurs et équipementiers), c'est à travers l'étude du développement des échanges automobiles entre pays méditerranéens qu'il est possible d'appréhender la dynamique spatiale du secteur dans la région.

A) Les développements de l'industrie automobile dans le sud méditerranéen

Si la production automobile, qu'il s'agisse de véhicules légers ou de véhicules industriels, n'a pas connu de croissance au cours de la dernière période dans les pays du sud méditerranéen, on a pu observer un développement remarquable de la production d'équipements automobiles avec la localisation des firmes multinationales du secteur principalement en Tunisie et au Maroc.

1) La stagnation de la production automobile

La localisation d'une activité de production automobile dépend d'abord des perspectives de ventes locales, y compris dans les pays émergents (Lung, 2000). A l'est et au sud de la Méditerranée, seul Israël enregistre un volume annuel de ventes régulièrement supérieur à 100 000 véhicules sans toutefois avoir vu se développer une activité d'assemblage compte tenu de la forte concurrence entre les différents groupes sur ce marché.

Tableau 5 - Evolution de la production automobile (tous véhicules) au sud de la Méditerranée.

	1993	2005
Egypte	28 000	69 223
Maroc	14 921	14 881

Source : OICA

Seuls deux pays sont recensés comme producteurs d'automobiles par l'Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles même si certaines activités de montage interviennent dans d'autres pays. Il s'agit de l'Egypte et du Maroc. Leur production reste limitée à quelques dizaines de milliers d'exemplaires avec des configurations très opposées. L'Egypte a une forte orientation vers les véhicules industriels et la production automobile agrège les activités d'une vingtaine de groupes différents⁸ assemblant quelques dizaines, voire quelques centaines de véhicules chaque année. En 2002, un seul constructeur dépassait le seuil de 10, 000 véhicules produits⁹. A l'inverse, le Maroc n'accueille qu'un seul assembleur, la SOMACA, qui a connu de nombreux changements d'orientation au cours de la dernière période jusqu'à sa prise de contrôle par Renault-Samsung-Dacia en 2005 pour y produire sa voiture destinée aux marchés émergents, la Logan, à hauteur de 30 000 véhicules par an. Alors que la Libye est marginalisée, l'Algérie pouvait revendiquer une activité de production

⁸ Parmi les grands groupes mondiaux, seuls Ford et Renault sont absents.

⁹ Source : CCFA, *Répertoire mondial des activités de production et d'assemblage de véhicules automobiles*, Edition 2004, Paris.

en matière de véhicules industriels (Layan, Lung, Mezouaghi, 2001 ; Layan, Mezouaghi, 2004), mais les déboires du producteur local (SNVI) et les incertitudes sur son devenir handicapent largement cette industrie.

L'absence de décollage de la production automobile au sud de la Méditerranée tient principalement à la faiblesse et à l'instabilité de la demande locale : le volume total des ventes de véhicules neufs reste inférieur à 100,000 dans chacun des pays, ce qui est encore loin du seuil nécessaire pour installer une unité de production intégrée. Compte tenu d'un pouvoir d'achat limité, les ménages ont tendance à privilégier l'achat de véhicules d'occasion en provenance de l'Union Européenne, si bien que l'une des premières mesures engagées pour favoriser une production locale est la restriction de l'importation de voitures d'occasion récentes. Après le Maroc, l'Algérie s'est engagée dans cette direction avec une interdiction censée être effective depuis septembre 2005. Dans la mesure où le parc automobile est constitué en majorité de véhicules très anciens, un dispositif complémentaire est la mise en place du contrôle technique obligatoire permettant de déclasser les véhicules les plus dangereux en circulation.

Au-delà de ces mesures réglementaires, il convient de créer les conditions de l'émergence d'une demande de véhicules neufs. Si la croissance économique de ces pays en est le passage obligé, certaines mesures spécifiques peuvent en accélérer la formation. Les prix des voitures neuves ayant fortement augmenté : elles ne peuvent donc se substituer aux importations de véhicules d'occasions récents. L'offre doit donc nécessairement intégrer une voiture bon marché, la « voiture économique » pour permettre aux ménages d'acquérir leur première voiture neuve. Inspiré par la réussite de la politique des « carros populares » au Brésil, le gouvernement marocain a favorisé la production locale de véhicules spécifiques pour les pays émergents : après l'échec de Fiat et son projet 178 dans lequel était intégré le Maroc, cette orientation trouve une concrétisation avec la Logan de Renault-Dacia. Les premières ventes de ce modèle en Afrique du Nord confirment l'existence d'un marché pour ce type de produit.

Cependant, même à prix réduit¹⁰, la croissance des ventes de voitures neuves suppose la mise en place d'une infrastructure financière assurant aux ménages un accès facilité au crédit automobile. Son récent développement en Algérie constitue ainsi l'un des facteurs majeurs de l'explosion du marché automobile dans ce pays (Diagne, 2005) passé d'un volume annuel de quelques 50,000 véhicules au début des années 2000 à une moyenne de 125,000 en 2004-05¹¹. Dopée par la hausse du prix de l'énergie, hausse qui pourrait s'avérer durable, l'Algérie est devenue le premier marché automobile de la région et ses espoirs - toujours déçus jusque là même si l'Algérie possède le parc automobile le plus important au Maghreb - d'attirer un constructeur pourraient se concrétiser si le contexte institutionnel se stabilise.

2) Le développement d'une industrie équipementière

Dans le sud de la Méditerranée, seuls la Tunisie et le Maroc ont connu sur la période récente une forte croissance de la production de composants automobiles en bénéficiant de l'implantation de firmes multinationales étrangères venues chercher des conditions favorables pour produire des équipements qui sont pour l'essentiel exportés vers les usines d'assemblage en Europe.

¹⁰ Présentée comme une voiture à 5000 euros, la Logan est vendue à partir de 72,200 DH TTC, soit 6640 euros.

¹¹ Sources : *L'industrie automobile en Algérie*, Fiche de synthèse, Mission économique, Ambassade de France en Algérie, actualisation au 20 juillet 2006 ; site web : www.autoalgerie.com.

Si ses voisins ont toujours recherché à obtenir le développement d'une activité de montage ou d'assemblage, la Tunisie a très rapidement renoncé à cette ambition pour se positionner en tant que producteur d'équipements automobiles. Jouant de la proximité des pays automobiles du sud de l'Europe qui permet d'alimenter les sites d'assemblage en flux tendus avec un dispositif logistique efficace (Burmeister, Lung, 2004 ; Frigant, Lung, 2002), ce pays a anticipé sur la délocalisation de certaines activités de production de composants intenses en main d'œuvre, autorisant une fragmentation internationale du processus productif dans le secteur automobile (Frigant, 2006).

Dès la fin des années 80, après l'échec du projet automobile du VI^{ème} plan orienté vers l'implantation de constructeurs (Tizaoui, 2001), la Tunisie s'est orientée dans cette direction si bien qu'elle regroupe aujourd'hui environ 140 entreprises pour un effectif total de 16,000 salariés dont plus des deux tiers travaillent exclusivement pour l'exportation¹². Plus qu'en mécanique, c'est avec le développement de l'électronique dans l'automobile que ce pays s'est positionné sur des activités nouvelles, notamment l'assemblage des câbles et des faisceaux électriques qui ont été associés au multiplexage (Tizaoui, 2003). Ceci représente environ la moitié de l'activité du secteur Composants automobiles et les trois-quarts des exportations tunisiennes du secteur en 2004. Offrant une main d'œuvre qualifiée, au niveau des ateliers comme au niveau de l'encadrement technique ou managérial, pour un coût salarial largement inférieur aux normes européennes, proposant des mesures fiscales attractives et bénéficiant d'une localisation à moins de 48 heures du sud de l'Europe, la Tunisie a su devenir un acteur significatif puisqu'elle représente 2,2% de la production mondiale des faisceaux de câbles. Cette localisation des grands équipementiers automobiles (Valeo, Delphi, Autoliv, Johnston Control, Lear) s'accompagne de la présence de firmes multinationales d'autres secteurs (comme Sagem dans l'électronique) ce qui favorise la localisation d'activités de rang inférieur, comme en témoignerait ce que certains observateurs ont pu appeler la « ruée des plasturgistes en Tunisie »¹³.

Plus tardivement, le Maroc s'est efforcé de se positionner aussi sur ces domaines d'activités, d'autant qu'il bénéficie d'une quasi-contiguïté avec l'Europe, notamment l'Espagne, via le détroit de Gibraltar, ce qui autorise des livraisons en 24 heures. A côté du tissu industriel équipementier qui s'est développé autour de la SOMACA à Casablanca-Rabat, et qui devrait se renforcer avec le projet Logan, c'est dans la plus forte proximité du continent européen que le Maroc a investi avec le développement la zone franche de Tanger. Les travaux d'aménagement de la seconde tranche ont été officiellement lancés en juillet 2006 alors que depuis 1999, la zone a accueilli plusieurs équipementiers automobiles, notamment deux usines de fabrication de faisceaux de câble d'environ 2000 salariés chacun : Yazaki (Japon) et Automotive Wiring Systems Morocco (filiale de Volkswagen). Le parallèle avec les *maquiladoras* au Mexique qui ont capté la quasi-totalité de la production nord-américaine de faisceaux de câbles (Carrillo, 2004) est évidemment présent chez les concepteurs du projet de zone franche. En dehors de Tanger, d'autres groupes sont présents au Maroc dans la même activité comme Sumitomo Electric Wiring System ou encore Valeo (France).

Ce dernier a localisé au Maroc trois usines et un centre de recherche. D'autres activités de production de composants automobiles sont aussi attirées par le pays, notamment la production de coiffes pour sièges automobiles, trois entreprises européennes ayant investi à Tanger entre janvier 2003 et juin 2004. Au total ce sont une soixantaine d'entreprises et près de 28,000 salariés qui relèvent de la sous-traitance automobile. Mais le secteur est plus orienté

¹² L'ensemble des données statistiques sont extraits de : *L'industrie automobile en Tunisie*, Fiche de synthèse, Mission économique, Ambassade de France en Tunisie, 2 décembre 2005

¹³ Titre d'un article de *L'Usine Nouvelle* du 26 janvier 2006 (N°2994, pp.50-51)

vers le marché local qu'en Tunisie, les exportations ne représentant que le tiers du chiffre d'affaires, les seuls câbles et faisceaux électriques correspondant à 80% des exportations marocaines de composants en 2002¹⁴.

B) Le développement des échanges automobiles entre pays méditerranéens

L'implantation des multinationales de l'industrie équipementière en Tunisie et au Maroc a permis une forte croissance des échanges entre le sud et le nord du Bassin méditerranéen. Quant aux échanges sud / sud entre les pays MEDA qui ont principalement trait aux exportations de produits finis (véhicules), ils restent limités même si s'esquisse une certaine spécialisation internationale.

1) Les échanges de composants : le développement de la sous-traitance internationale entre le sud et le nord de la Méditerranée

Le développement de l'industrie équipementière dans le cadre de la sous-traitance internationale a conduit à une forte croissance des exportations de composants automobiles de la Tunisie et du Maroc (tableau). De 1993 à 2003, la valeur de ces exportations est multipliée par 9 passant de 13,5 à 122 millions de dollars pour la Tunisie qui a dépassé et pris une avance importante par rapport au Maroc, celui-ci n'ayant que doublé ses exportations sur la même période. Par contraste, on voit que l'Algérie reste marginalisée alors que l'Égypte garde un volume d'exportations de composants limité (6 millions en 2003) et surtout très instable, marqué par de fortes variations d'une année sur l'autre, dans la mesure où elle est déconnectée de l'attractivité du marché européen. L'UE ne représentait que 14,6% des débouchés.

A contrario, pour la Tunisie et le Maroc, c'est incontestablement leur proximité des usines d'assemblage des constructeurs automobiles en Europe qui autorise la croissance rapide de la production de composants destinés à être livrés dans un délai rapide sur les chaînes de montage principalement des pays du nord de la Méditerranée : la France, l'Espagne et l'Italie absorbent les $\frac{3}{4}$ des exportations tunisiennes et près de 95% des exportations marocaines de composants. On remarquera que cette croissance du commerce intra-méditerranéen dans le sens Sud-Nord pour les composants a renforcé la dépendance des pays du Sud envers leurs partenaires privilégiés au cours des dix dernières années. La part des trois pays automobiles du nord méditerranéen a en effet significativement augmenté au cours de la période.

En comparaison, il n'y a pas de développement significatif du commerce croisé Sud-Sud entre les pays de la zone MEDA. La Turquie tient toujours une place insignifiante dans les exportations des pays du Maghreb et même de l'Égypte (0,2%). Par contre, ce pays tend à prendre une place significative dans les importations du sud de la Méditerranée (tableau 6). Si l'Europe - et particulièrement la France, l'Italie et l'Espagne - reste le principal fournisseur pour les pays du Maghreb, la Turquie prend une place croissante : les importations des pays du sud méditerranéen de composants en provenance de la Turquie ont été multipliés par 13,4 de 1993 à 2003, passant de 3 à 13,2 millions de dollars, alors que la valeur de leurs importations totales de composants automobiles doublait sur la même période. La part de la Turquie dans les importations atteint 4% en 2003 contre 0,6% dix ans plus tôt.

¹⁴ Sources : Bachirat et alii, 2004 ; Hatem, 2005 ; *L'industrie automobile au Maroc*, Fiche de synthèse, Mission économique, Ambassade de France au Maroc, actualisation au 4 octobre 2005.

Tableau 6 - Evolution des échanges de composants automobiles des pays du sud méditerranéen (1993-2003) - En millions de dollars courants

Origine (X) / Destination (M)	Origine (M) / Destination (X)	Exportations		Importations	
		1993	2003	1993	2003
Tunisie	Monde	13,5	121,9	78,0	206,5
	<i>dont</i> Union Européenne	71,1%	90,7%	92,3%	86,6%
	<i>Espagne-France-Italie</i>	60,0%	76,4%	56,3%	66,0%
	<i>Turquie</i>	0,1%	0,0%	0,7%	4,4%
Maroc	Monde	17,1	35,8	86,4	226,5
	<i>dont</i> Union Européenne	85,7%	95,0%	90,8%	92,9%
	<i>Espagne-France-Italie</i>	75,2%	94,4%	61,1%	76,8%
	<i>Turquie</i>	0,0%	0,0%	0,8%	2,3%
Algérie	Monde	1,0	0,3	130,3	286,8
	<i>dont</i> Union Européenne	0,8%	29,8%	90,2%	85,0%
	<i>Espagne-France-Italie</i>	0,2%	28,7%	77,7%	67,7%
	<i>Turquie</i>	2,9%	0,0%	0,4%	4,1%
Egypte	Monde	2,0	5,9	182,1	257,4
	<i>dont</i> Union Européenne	17,5%	14,6%	41,9%	33,3%
	<i>Espagne-France-Italie</i>	12,8%	0,8%	23,5%	18,7%
	<i>Turquie</i>	0,0%	0,2%	0,6%	4,9%

Source : Chelem, CEPII

L'analyse des échanges de composants automobiles entre pays méditerranéens met en évidence que la logique de sous-traitance internationale du Sud envers le Nord reste dominante. On voit cependant poindre l'émergence d'un commerce Sud-Sud grâce à la percée de l'industrie automobile turque qui a aussi un effet sur les échanges de véhicules.

2) Les échanges de véhicules entre pays de la zone MEDA : vers une division régionale du travail ?

La Turquie s'est affirmée comme un nouveau pays automobile au cours de la dernière décennie. Si la croissance de l'industrie automobile turque est fortement orientée vers le marché européen, les usines d'assemblages des constructeurs alimentent aussi les marchés du sud de la Méditerranée en assemblant des variantes de modèles spécifiquement conçues ou adaptées pour les pays émergents (cf. première partie).

On constate sur la période 1993-2003 (cf. tableau) que si l'Union Européenne (et à nouveau particulièrement l'Europe du sud) reste le principal fournisseur des pays du sud méditerranéen en matière d'automobiles, les importations en provenance de la Turquie progressent très fortement. Sur l'ensemble de la période, elles sont multipliées par 4,5 approchant les 110 millions de dollars en 2003. Elles représentent alors 6,3% de leurs importations contre 2,6% dix ans plus tôt, la progression étant remarquable pour les pays du

Maghreb, notamment le Maroc où la vente des voitures assemblées dans les usines turques représente 8% des importations en 2003¹⁵.

Tableau 7 – Evolution des importations automobiles des pays du sud méditerranéen (1993-2003)

En millions de dollars courants (voitures particulières et cycles)

Destination	Origine	1993	2003
Tunisie	Monde	142,7	304,2
<i>dont</i>	<i>Union Européenne</i>	92,0%	84,6%
	<i>Espagne-France-Italie</i>	75,9%	69,7%
	<i>Turquie</i>	0,2%	8,0%
Maroc	Monde	113,2	358,9
<i>dont</i>	<i>Union Européenne</i>	83,3%	73,2%
	<i>Espagne-France-Italie</i>	62,5%	39,4%
	<i>Turquie</i>	0,0%	2,9%
Algérie	Monde	283,6	786,4
<i>dont</i>	<i>Union Européenne</i>	82,9%	78,8%
	<i>Espagne-France-Italie</i>	68,8%	74,5%
	<i>Turquie</i>	0,0%	4,8%
Egypte	Monde	384,8	289,1
<i>dont</i>	<i>Union Européenne</i>	25,3%	29,3%
	<i>Espagne-France-Italie</i>	8,7%	7,2%
	<i>Turquie</i>	6,1%	12,5%

Source : Chelem, CEPII

Faute d'un décollage de la production automobile dans les autres pays, c'est en effet probablement entre le Maroc et la Turquie que des échanges de véhicules neufs entre pays de la zone MEDA semble s'esquisser, initiant un commerce Sud-Sud dont la tenue du premier salon maroco-turc de l'industrie automobile à Casablanca en février 2005 a constitué une manifestation symbolique.

Fort de son unité d'assemblage à Casablanca, du développement d'une industrie équipementière et même de compétences en matière d'ingénierie automobile (localisation de centres d'études de Valéo et de Matra/Pininfarina), le Maroc se positionne comme un pays avec un réel potentiel en matière de production automobile. Engagé dans une politique de voiture populaire, le lancement de la production de la Renault-Dacia Logan pourrait s'avérer plus réussi que le projet 178 de Fiat, même si l'ambition affichée par Renault- qui a pris 80% du capital de la SOMACA - reste limitée avec un objectif de 30 000 véhicules par an. Il s'agit cependant d'exporter la moitié de cette production, principalement vers le Maghreb et l'Afrique.

Comme il semble peu probable que Renault produise ce véhicule en Turquie, le marché pouvant être alimenté par la Roumanie et la future unité en Iran, on voit à l'échelle du groupe Renault-Samsung-Dacia se dessiner une stratégie de spécialisation des différents sites

¹⁵ Ces importations concernent des véhicules neufs et d'occasion. L'interdiction d'importations de véhicules d'occasion au Maroc laisse à penser qu'il s'agit essentiellement de véhicules neufs.

d'assemblage des pays de la zone MEDA pour alimenter le marché méditerranéen avec une gamme de produits provenant de différentes sources. S'il est probable que les usines espagnoles (et françaises) continueront de jouer un rôle de premier plan en terme de volume pour servir ces marchés, la percée des pays MEDA n'en est pas moins significative. Dans l'hypothèse où la croissance du marché algérien et la stabilisation institutionnelle pourraient amener un constructeur à s'y localiser et où Renault-Trucks consoliderait l'activité de la SNVI en Algérie, le développement des échanges automobiles entre les pays de la zone MEDA dans un espace largement polarisé par l'Europe devient un scénario vraisemblable.

Conclusion

Alors que les années 80 avaient été une période faste pour l'Europe automobile méditerranéenne avec l'apparition dans la péninsule ibérique d'un pôle productif majeur, la décennie 90 a été marquée par un basculement des flux d'investissements et d'échanges intrasectoriels au profit d'un espace est-européen en pleine restructuration politique et industrielle. L'effet global sur les industries automobiles du Bassin méditerranéen aura finalement été moins négatif que l'on aurait pu le pronostiquer, grâce surtout à l'émergence d'un pôle turc devenu pour plusieurs firmes européennes une base pour la pénétration des marchés émergents, à l'est et au sud de l'espace méditerranéen. La période contemporaine est aussi celle de l'intégration des pays du Maghreb au système automobile européen avec une spécialisation clairement identifiable dans les fabrications *low cost*, qu'il s'agisse de composants ou de véhicules finis. De plus en plus intégré dans la division du travail à l'échelle régionale, l'espace méditerranéen acquiert progressivement une certaine cohérence au sein de l'espace automobile paneuropéen, les constructeurs français et italiens y jouant un rôle leader très comparable à celui des groupes allemands en Europe centrale.

Annexe - Carte de la structure géographique l'industrie automobile européenne



Références

- Bachirat B., Boulouadnine L., Lembarek N., 2004, "L'industrie automobile au Maroc : potentiels et dynamiques des relations clients/fournisseurs", Communication présentée à la 12^{ème} rencontre internationale du GERPISA *Comment penser la variété du capitalisme et la diversité des modèles productifs*, Paris, 9-11 juin 2004.
- Burmeister A., Lung Y., 2004, "Proximité, circulation et organisation des processus productifs", *Economies de proximité*, J.B. Zimmermann, B. Pecqueur (eds), Hermès, Paris, pp.219-47.
- Carrillo J., 1994, "NAFTA: The process of regional integration of motor vehicle production", *Cars, Carriers of Regionalism?*, J. Carrillo, Y. Lung and R. van Tulder (eds), Palgrave-Macmillan, London, pp.104-117.
- Carrillo J., Lung Y., van Tulder R. (eds.), 2004, *Cars, Carriers of regionalism?*, Palgrave-Macmillan, London.
- Chanaron Jean-Jacques, Tadili A., 1983, "L'industrie automobile dans le bassin méditerranéen", *L'industrialisation du bassin méditerranéen*, G.R.E.M.S.O., Presses universitaires de Grenoble, pp.33-56
- Diagne D., 2005, *L'industrie automobile française au Maghreb. Caractéristiques des marchés et stratégies des acteurs. Pour une stratégie renforçant les synergies entre chaque acteur*, Document de travail, MINEFI, DGE, Service des politiques de d'innovation et de compétitivité, Sous-direction de la coopération industrielle internationale, multigraphié.
- Frigant V., 2006, "Les liens entre production modulaire et fragmentation internationale des processus productifs", Communication au XLII^e colloque de l'ASRDLF, Sfax, 4-6 sept.
- Frigant V., Jullien B., Lung Y., 2006, "L'industrie automobile française : une vigueur renouvelée", *Les grands secteurs de l'économie française*, G. Colletis et Y. Lung (coord.), La Documentation Française, Paris, pp.55-72.
- Hatem F., Vu A.C. (coord.), 2004, "La filière automobile dans la région euro-méditerranéenne", *Notes et Etude ANIMA*, n°11.
- Layan J.B., 2000, "The integration of peripheral markets : a comparison of Spain and Mexico", in *Global Strategies and Local Realities : The Auto Industry in Emerging Markets*, J. Humphrey, Y. Lecler and M. Salerno (eds), Macmillan Press, London & St Martin's Press, New York, pp.
- Layan J.B., 2006, "L'innovation périphérique dans l'industrie automobile : une gestion territoriale de la résistance au changement", *Flux*, n°63-64, pp.42-53.
- Layan J.B., Lung Y., 2004, "The Dynamics of Regional Integration in the European Car Industry", *Cars, Carriers of regionalism?*, J. Carrillo, Y. Lung and R. van Tulder (eds), Palgrave-Macmillan, London, pp.57-74.
- Layan J.B., Lung Y., Mezouaghi M., 2001, "Entre mondialisation et régionalisation : quelles voies possibles pour l'industrie automobile algérienne ?", *Mondialisation et modernisation des entreprises. Enjeux et trajectoires*, Ferfera M.Y., Benguerna M. et M.A. Isli (coord.), Casbah Editions, Alger, pp.199-223.

- Layan J.B, Mezouaghi M., 2004, "Maghrebi Integration and the Automobile Industry: Past Failures and New Perspectives", *Cars, Carriers of Regionalism?*, J. Carrillo, Y. Lung and R. van Tulder (eds), Palgrave-Macmillan, London, pp 189-203.
- Lung Y., 2000, "Is the Rise of Emerging Countries as Automobile Producers an Irreversible Phenomenon?", in *Global Strategies and Local Realities : The Auto Industry in Emerging Markets*, J. Humphrey, Y. Lecler and M. Salerno (eds), Macmillan Press, London & St Martin's Press, New York, pp.16-41.
- Lung Y., 2002, "The Changing Geography of Automobile Production", Introduction of the Symposium, *International Journal of Urban and Regional Research*, 2002, Vol.26, n°4, pp.737-41
- Lung Y. 2004, "The Changing Geography of the European Automotive System", *International Journal of Automotive Technology and Management*, Vol.4, n°2/3, 2004, pp.137-64
- Mouhoud E.M., 2006, *Mondialisation et délocalisation des entreprises*, Paris, La Découverte.
- Tizaoui, H., 2001, *La mondialisation de l'industrie tunisienne. Les industries automobiles en Tunisie*, Tunis: Publication de la Faculté des Sciences Humaines et Sociales de l'Université de Tunis I.
- Tizaoui, H., 2003, 'L'ascension fulgurante de la sous-branche des faisceaux de câbles automobiles en Tunisie : une hyperspécialisation ou une adaptation socio-spatiale à la mondialisation", *Working Paper*, Tunis: Faculté des Sciences Humaines et Sociales de l'Université de Tunis I.

Cahiers du GRES

Le Groupement de Recherche Economique et Sociales (GRES) réunit deux centres de recherche :

- *IFReDE* (Institut Fédératif de Recherches sur les Dynamiques Economiques), Université Montesquieu-Bordeaux IV
- *LEREPS* (Laboratoire d'Etudes et de Recherche sur l'Economie, les Politiques et les Systèmes Sociaux), Université des Sciences Sociales Toulouse 1

L'UR023 de l'Institut de Recherches pour le Développement (IRD) et le laboratoire EGERIE de l'Ecole Nationale des Ingénieurs des Travaux Agricoles de Bordeaux (ENITAB) sont associés au projet scientifique du GRES.

www.gres-so.org

Université Toulouse 1
LEREPS – GRES
Manufacture des Tabacs
21, Allée de Brienne
F - 31 000 Toulouse
France
Tel. : +33-5-61-12-87-07
Fax. : +33-5-61-12-87-08

Université Montesquieu-Bordeaux IV
IFReDE – GRES
Avenue Léon Duguit
F - 33 608 Pessac Cedex
France
Tel. : +33-5-56-84-25-75
Fax. : +33-5-56-84-86-47

Cahiers du GRES (derniers numéros)

- 2006-10 : KECHIDI Med, *Dynamique des relations verticales dans l'industrie aéronautique : une analyse de la sous-traitance d'Airbus*
- 2006-11 : BELIS-BERGOIGNAN Marie-Claude, CAZALS Clarisse, *Les démarches environnementales volontaires au sein de la viticulture française : des conditions d'engagement différenciées*
- 2006-12 : MAZAUD Frédéric, *Mutation de la fonction de sous-traitant de premier rang et Firme Pivot, le cas de l'organisation productive Airbus*
- 2006-13 : BLANCHETON Bertrand, MAVEYRAUD-TRICOIRE Samuel, *Les indicateurs d'intégration financière internationale : un faisceau de mesures convergent*
- 2006-14 : ISLA Anne, *Dynamique des référentiels économiques de l'action publique : participation des acteurs dans la définition des choix collectifs (illustration dans les secteurs publics de l'électricité et de l'eau)*
- 2006-15 : CARRINCAZEAUX Christophe, FRIGANT Vincent, *L'internationalisation de l'industrie aérospatiale française durant les années 1990. La décennie de la rupture ?*
- 2006-16 : VIROL Stéphane, *Les trois dimensions du processus d'intégration régionale en Europe : une approche par l'économétrie spatiale*
- 2006-17 : BOCQUET Rachel, BROSSARD Olivier, *Information Technologies (IT) Adoption and Localized Knowledge Diffusion: an Empirical Study*
- 2006-18 : LANG Dany, *Can the Danish model of "flexicurity" be a matrix for the reform of European labour markets?*
- 2006-19 : BERR Eric, *Keynes et le développement soutenable*
- 2006-20 : OLTRA Vanessa, SAINT-JEAN Maïder, *Variety of technological trajectories in low emission vehicles (LEVs): A patent data analysis*
- 2006-21 : CORIS Marie, *Free Software's Market-Oriented Aspects: The Example of Free Software Service Companies in France*
- 2006-22 : LAYAN Jean-Bernard, LUNG Yannick, *Les contours toujours imprécis de l'espace automobile méditerranéen*

La coordination scientifique des Cahiers du GRES est assurée par Alexandre MINDA (LEREPS) et Vincent FRIGANT (IFReDE). La mise en page est assurée par Dominique REBOLLO.