



**TOGETHER**  
*for a sustainable future*

## OCCASION

This publication has been made available to the public on the occasion of the 50<sup>th</sup> anniversary of the United Nations Industrial Development Organisation.



**TOGETHER**  
*for a sustainable future*

## DISCLAIMER

This document has been produced without formal United Nations editing. The designations employed and the presentation of the material in this document do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries, or its economic system or degree of development. Designations such as “developed”, “industrialized” and “developing” are intended for statistical convenience and do not necessarily express a judgment about the stage reached by a particular country or area in the development process. Mention of firm names or commercial products does not constitute an endorsement by UNIDO.

## FAIR USE POLICY

Any part of this publication may be quoted and referenced for educational and research purposes without additional permission from UNIDO. However, those who make use of quoting and referencing this publication are requested to follow the Fair Use Policy of giving due credit to UNIDO.

## CONTACT

Please contact [publications@unido.org](mailto:publications@unido.org) for further information concerning UNIDO publications.

For more information about UNIDO, please visit us at [www.unido.org](http://www.unido.org)



06422-F



Distr. LIMITEE

ID/WG.136/16

4 janvier 1973

FRANCAIS

ORIGINAL : ANGLAIS

Organisation des Nations Unies pour le développement industriel

Réunion pour la promotion du transfert  
des connaissances techniques aux pays en voie  
de développement par le moyen de contrats  
de sous-traitance et d'accords de licence  
(en particulier dans l'industrie automobile)

Paris (France), 27 novembre-1er décembre 1972

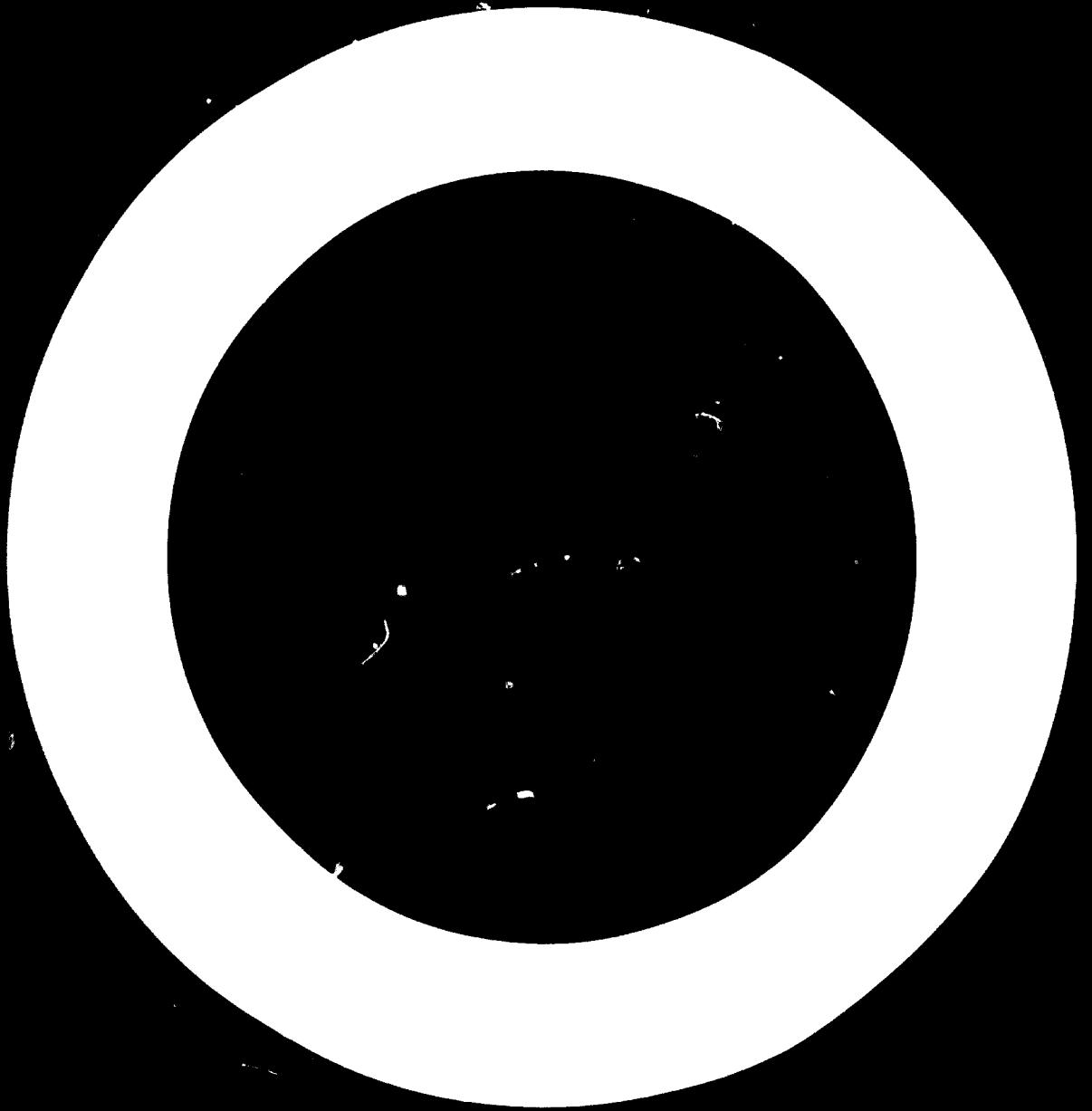
RENSEIGNEMENTS CONCERNANT  
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE VENEZUELIENNE ✓

préparé par  
Hugo PISANI-RICCI  
Comité de l'Industrie Automobile  
CARACAS - VENEZUELA

✓ Les vues et opinions exprimées dans le présent document sont celles de  
l'auteur et ne reflètent pas nécessairement celles du Secrétariat de l'ONUDI.  
Traduction officieuse.

id.73-0074

We regret that some of the pages in the microfiche copy of this report may not be up to the proper legibility standards even though the best possible copy was used for preparing the master fiche.



I N D E X

	<u>Page</u>
<u>I- DONNEES SUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE VENEZUELIENNE-</u>	1
10 - <u>RESUME DU PARC AUTOMOBILE AU VENEZUELA (Tableau N°1)</u>	1
11 - <u>CHIFFRE DE VENTES ANNUELLES DE VEHICULES (Tableau N°2)</u>	7
12 - <u>MARQUES ET MODELES DEPOSES, ASSEMBLES, NOMBRE ET BRIEVE DESCRIPTION DES USINES D'ASSEMBLAGE. (Tableau N°3 et N°4)</u>	8
13- <u>INDUSTRIES CONNEXES</u>	21
14- <u>POURCENTAGE DE PIECES LOCALES INCORPOREES A L'AUGMENTATION ET SYSTEME DE CALCUL.</u>	24
15- <u>BRIEVE DESCRIPTION DE LA LEGISLATION APPLICABLE A L'INDUSTRIE AUTOMOBILE</u>	28
16- <u>DESCRIPTION DU NIVEAU D'INDUSTRIALISATION EN CE QUI CONCERNE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE.</u>	38
<u>2- TYPE DE COOPERATION ENTRE LES INDUSTRIES VENEZUELIENNES ET DES COMPAGNIES INTERNATIONALES</u>	38
20- <u>DESCRIPTION DES ACCORDS DE COOPERATION DES LICENCES</u>	38
21- <u>DESCRIPTION DES CONTRATS DE SOUS-TRAITANCE, S'IL Y A LIEU.</u>	39
22- <u>QUANTITE ,TYPE DE PIECES AUTOMOBILES ET VEHICULES ASSEMBLES, EXPORTES.</u>	39
220- <u>EXPORTATION DE PIECES AUTOMOBILES ET UNITES RASSEMBLEES S'Y RAPPORTANT (Tableaux N° 5,6,7, et 8)</u>	39
221- <u>EXPORTATION DE VEHICULES ASSEMBLES</u>	44

	<b>Page</b>
<b>3 - <u>CONDITIONS NECESSAIRES POUR REALISER UNE COOPERATION</u></b>	
<b><u>ENTRE DES USINES VENEZUELIENNES ET DES COMPAGNIES</u></b>	
<b><u>ETRANGERES.</u></b>	<b>44</b>
30 - <u>INVESTISSEMENTS (Tableaux N° 9 &amp; 10)</u>	44
31 - <u>QUALITE DE LA PRODUCTION</u>	44
32 - <u>LES COUTS A LA PRODUCTION ET SA COMPARAISON</u>	
<b><u>AVEC CEUX DES PAYS INDUSTRIALISES.</u></b>	<b>47</b>
33 - <u>RESPECT DES DELAIS DE LIVRAISON</u>	48

1 - DONNÉES SUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE VÉNÉZUELIENNE

Tableau No. 1

10 - RÉSUMÉ DU PARC AUTOMOBILE AU VÉNÉZUELA

<u>ANNÉE</u>	<u>AUTOMOBILES ET BRZALS</u>	<u>VEHICULES COMMERCIAUX</u>	<u>UNITES TOTALES</u>
1960	270.550	102.052	372.602
1961	267.233	104.680	371.813
1962	280.282	113.557	393.839
1963	286.600	128.597	415.197
1964	298.819	140.573	439.392
1965	333.117	136.854	469.971
1966	347.575	137.796	485.371
1967	364.666	150.945	515.611
1968	381.757	157.578	539.335
1969	398.848	164.211	563.059
1970	415.939	170.871	586.059
1972	433.030	177.477	610.507

Segree Ministère du Développement  
et de l'Industrie

Ainsi qu'on peut l'observer sur le tableau N° 1, "Résumé du Parc Automobile Vénézuélien", la classification du par automobile se divise en deux groupes : les voitures particulières qui comprennent les automobiles et les breaks, et les véhicules commerciaux qui comprennent les camions légers et lourds, les camionnettes (camionnettes bâchées et fourgonnettes), véhicules du type rural et cars.

A ce jour on n'a pu obtenir aucune répartition des groupes cités suivant la marque, le modèle et l'âge des unités ; ce qui se révélerait profitable par la projection de la production des pièces détachées automobiles destinées au marché des pièces détachées.

Si l'on analyse les chiffres couvrant la période 1960-1971, on note qu'il y a eu une augmentation de 39% des véhicules en circulation en 1971 par rapport à l'année 1960.



Tableau N° 2

CHIFFRE DES VENTES ANNUELLES DE VEHICULES

(1962-1971)

<u>ANNEE</u>	<u>VOITURES PARTICULIÈRES</u>	<u>VEHICULES COMMERCIAUX</u>	<u>TOTAL</u>
1962	18.280	9.055	27.335
1963	22.234	10.271	32.505
1964	32.235	13.381	45.616
1965	39.387	16.954	56.341
1966	41.973	16.316	58.289
1967	42.777	16.626	59.403
1968	43.838	18.362	62.200
1969	48.943	18.926	67.869
1970	53.330	20.778	74.108
1971	55.831	21.191	77.022

Source : Renseignements acquis auprès des firmes.

12 - Marques et Modèles Assemblés, Nombre, et Brève description des Usines d'Assemblage.

Il y a actuellement quinze (15) usines traitant des véhicules automobiles au Venezuela, à savoir

a) C. A. Tocars

Cette firme produit des véhicules de type rural à quatre roues motrices de la marque japonaise TOYOTA.

Les quatre (4) modèles qu'elle produit dans le pays sont :

FJ-40-LV à Capote  
FJ-40-LV à Toit Métallique  
FJ-45-LRB Camionnette B'ohée  
FJ-55-LV Break.

Le capital de la compagnie s'élève à Bs 10.000.000 et elle est totalement nationale.

La firme n'a pas d'usine propre et pour cette raison elle a confié l'assemblage de ses véhicules à une autre firme dans la branche de l'industrie (Industria Venezolana de Maquinarias, C. A.).

b) Comercio Inversionista Fabril, S. A. (CIF)

Cette firme produit des automobiles, des camions lourds et des cars de la marque Allemande MERCEDES BENZ

Les vingt (20) modèles qu'elle produit dans le pays sont :

Automobiles :

Berlino 200 à Vitesses Synchronisées  
Berlino 200 SE à Boîte Automatique  
Berlino 220 D à Vitesses Synchronisées  
Berlino 230 A Vitesses Synchronisées  
Berlino 230 AH à Boîte Automatique  
Berlino 270 à Vitesses Synchronisées  
Berlino 270 AH à Boîte Automatique  
Coupé 270 CE à Vitesses Synchronisées

Le capital de la compagnie s'élève à Bs 2.250.000 dont 75,5% est vénézuélien et 24,5% étranger.

La firme a sa propre usine située à Mariara (Etat de Carabobo).

d) Chrysler de Venezuela, S. A.

Cette firme produit des automobiles et des breaks, des camions légers, des camionnettes bâchées, et des châssis de cars de la marque américaine DODGE et CHRYSLER.

Les dix-huit (18) modèles qu'elle produit dans le pays sont :

Automobiles et Breaks

Berline Valiant à Vitesses Synchronisées  
Berline Valiant à Boite Automatique  
Berline Dart à Boite Automatique  
Coupé GT Dart à Boite Automatique  
Berline Coronet à Vitesses Synchronisées  
Berline Coronet à Boite Automatique  
Break Coronet à Boite Automatique  
Coupé RT Charger à Boite Automatique  
Berline New Yorker à Boite Automatique

Camions Fiat et Camionnettes Bâchées

Pick-Up D-100 à Vitesses Synchronisées  
Pick-Up D-100 à Boite Automatique  
Express W-200 à Vitesses Synchronisées  
Express D-300 à Vitesses Synchronisées  
Châssis D-300 à Vitesses Synchronisées  
Châssis D-400 à Vitesses Synchronisées  
Châssis D-500 à Vitesses Synchronisées  
Châssis D-700 à Vitesses Synchronisées

Châssis de Cars

P-300 BC à Vitesses Synchronisées

Le capital de la compagnie s'élève à Bs 16.000.000 en totalité étranger.

La firme a sa propre usine situé à Valencia (Etat de Carabobo).

e) Ensambladora Carabobo, S. A.

Cette firme produit des véhicules du type rural à quatre roues motrices de la marque japonnoise FISSAF PATROL.

Les cinq (5) modèles qu'elle produit dans le pays sont :

L-60 à Capote  
KL-60 à Toit Métallique  
FL-280 Châssis  
Pick-Up LG-60 Boché  
Chassis LG-60 à Toit Métallique

Le capital de la compagnie s'élève à Bs 4.000.000 en totalité national.

La firme a sa propre usine situé à Valencia (Etat de Carabobo).

f) Ensamblaje de Carrocerias Valencia, S. R. L.

Cette firme produit des châssis de cars de la marque américaine BLUE BIRD.

Les deux (2) modèles qu'elle produit dans ce pays sont :

All American Gasoline Synchronesh Transmission  
All American Diesel Synchronesh Transmission

Le capital de la compagnie s'élève à Bs 500.000 en totalité national.

La firme a sa propre usine située à Valencia (Etat de Carabobo).

g) Fabrica Industrial Automotores Venezuela, C. A.

Cette firme produit des automobiles et des brock, des camions légers et lourds, et des châssis de cars de marque italiennes

**FIAT et OM**

Les 18 modèles qu'elle produit dans le pays sont

Automobiles et Breaks :

Berlino 128 à Vitesses Synchronisées  
Berlino 124 à Vitesses Synchronisées  
Broak 124 à Vitesses Synchronisées  
Berlino 125 à Vitesses Synchronisées

Camions Légers :

612 N/2 à Vitesses Synchronisées  
625 F/2 à Vitesses Synchronisées  
Tigrotto 55 N à Vitesses Synchronisées

Camions Lourds :

619 N à Vitesses Synchronisées  
619 T à Vitesses Synchronisées  
682 N/3 à Vitesses Synchronisées  
682 T/3 à Vitesses Synchronisées  
693 N à Vitesses Synchronisées  
693 T à Vitesses Synchronisées  
Titano FSB à Vitesses Synchronisées  
Titano NLSB à Vitesses Synchronisées  
Titano 150 L à Vitesses Synchronisées

Chassis de Cars

643 B à Vitesses Synchronisées  
303 B à Vitesses Synchronisées

Le capital de la compagnie l'équivaut à Bs 25.000.000 dont 60% est Vénézuélien et 40% est étranger.

La firme a sa propre usine située à la Victoria (État d'Aragua).

b) Ford Motor de Venezuela, S. A.

Cette firme produit des automobiles et des breakes, des camions légers, des camionnettes bâchées, et des chassis de cars de la marque Américaine et Anglaise FORD.

Les trente-deux (32) modèles qu'elle produit dans ce pays sont :

Automobiles et Breaks :

Cortina GXL Coupé à Vitesses Synchronisées  
Berline Cortina L à Vitesses Synchronisées  
Berline Cortina L à Boîte Automatique  
Break Cortina à Vitesses Synchronisées  
Break Cortina à Boîte automatique  
Coupé Laverick à Vitesses Synchronisées  
Coupé Laverick à Boîte Automatique  
Berline Laverick à Boîte Automatique  
Berline Laverick à Vitesses Synchronisées  
Berline Fairlane à Vitesses Synchronisées  
Berline Fairlane à Boîte Automatique  
Berline Fairlane 500 à Boîte Automatique  
Coupé "Hardtop" Mustang à Vitesses Synchronisées  
Break Fairlane à Boîte Automatique  
Coupé "Hardtop" Mustang à Boîte Automatique  
Coupé "Fastback" Mustang à Vitesses Synchronisées  
Coupé "Fastback" Mustang à Boîte Automatique  
Berline Custom 500 à Boîte Automatique  
Berline Galaxie 500 à Boîte Automatique  
Berline Brougham L.T.D. à Boîte Automatique  
Familiale Campagne à Boîte Automatique

Camions Légers et Camionnettes Frot :

Pick-up F-100 à Vitesses Synchronisées  
Pick-Up F-100 à Boîte Automatique  
Pick-Up F-350 à Vitesses Synchronisées  
Châssis F-350 à Vitesses Synchronisées  
Châssis F-500 à Vitesses Synchronisées  
Châssis F-600 à Vitesses Synchronisées  
Châssis F-750 à Vitesses Synchronisées

Châssis de Car :

B-350 à Vitesses Synchronisées  
P-350 à Vitesses Synchronisées  
B-600 à Vitesses Synchronisées  
B-750 à Vitesses Synchronisées

Le capital de la compagnie s'élève à Bs 20.000.000 ou totalité étranger.

La firme a sa propre usine située à Valencia (Etat de Carabobo).

1) General Motors de Venezuela, C. A.

Cette firme produit des automobiles et de breaks, des camions légers et des camionnettes, et des châssis de cars des marques américaine Chevrolet et Buick, et de la marque allemande Opel.

Les trente (30) modèles qu'elle produit dans le pays sont :

Automobiles et Breaks :

Berlino Chevy II à Vitesses Synchronisées  
Berlino Chevy II à Boite Automatique  
Berlino Chevella à Boite Automatique  
Coupé Chevella à Boite Automatique  
Break Chevella Greenbrier à Boite Automatique  
Coupé Camaro à Vitesses Synchronisées  
Coupé Camaro à Boite Automatique  
Berlino Bisayne à Boite Automatique  
Berlino Caprice à Boite Automatique  
Berlino Le Sabre à Boite Automatique  
Héline 1.500 à Vitesses Synchronisées  
Berlino 1.900 à Boite Automatique  
Coupé 1.900 à Vitesses Synchronisées  
Coupé 1.900 à Boite Automatique  
Break Caravan Rokord à Vitesses Synchronisées  
Break Caravan Rokord à Boite Automatique

Camions Légers et Camionnettes Bâchées :

Pick-Up CS-10.704 à Vitesses Synchronisées  
Pick-Up CS-10.704 à Boite Automatique  
Pick-Up CS-10.734 à Vitesses Synchronisées  
Pick-Up CS-10.734 à Boite Automatique  
Fourgonnette CS-20.905 à Vitesses Synchronisées  
Châssis CE-31.003 à Vitesses Synchronisées  
Pick-Up CE-31.004 à Vitesses Synchronisées  
Châssis CE-41.703 à Vitesses Synchronisées  
Châssis CE-51.403 à Vitesses Synchronisées  
Châssis CE-52.003 à Vitesses Synchronisées  
Châssis CE-62.313 à Vitesses Synchronisées

Châssis de Cars :

SE-52.802 à Vitesses Synchronisées

Le capital de la compagnie s'élève à Bs 5.000.000 en totalité étranger.

La firme a sa propre usine située à Caracas où elle produit les unités correspondant aux marques américaines. Celles qui correspondent à la marque allemande sont assemblées par une autre firme dans la même branche de l'industrie (Constructora Venezolana de Vehiculos, C. A.).

j) Industria Venezolana de Maquinarias, C. A.

Cette firme produit des camions légers, des camionnettes bielles, des poids lourds et des châssis de cars de la marque américaine INTERNATIONAL.

Les quatorze (14) modèles qu'elle produit dans ce pays sont

Camions Légers et Camionnettes

Pick-Up 1.010 à Vitesses Synchronisées  
Pick-Up 1.010 à Boite Automatique  
Fourgonnetto 1.010 à Vitesses Synchronisées  
Châssis 1.210-D à Vitesses Synchronisées  
Châssis 1700 à Vitesses Synchronisées  
Châssis 1.800 à Vitesses Synchronisées

Camions Lourds

Châssis 1.750 à Vitesses Synchronisées  
Châssis 2.050 à Vitesses Synchronisées  
Châssis F-2.050 à Vitesses Synchronisées  
Chuto F-2.000 à Vitesses Synchronisées  
Châssis F-2.000 à Vitesses Synchronisées  
Chuto F-230 à Vitesses Synchronisées  
Châssis F-230 à Vitesses Synchronisées

Châssis de Cars :

1.703 à Vitesses Synchronisées

Le capital de la compagnie s'élève à Bs 4.000.000 dont 59% est vénéuélien et 41% étranger.

La firme a sa propre usines situées à Maracay (Etat de



Aragua).

k) Mack de Venezuela, C. A.

Cette firme produit des véhicules du type rural, des camions lourds, et des châssis de car de la marque américaine MACK et de la marque Anglaise LAND-ROVER.

Les sept (7) modèles qu'elle produit dans le pays sont :

Véhicules du Type Rural

88" W.B. avec Capote  
109" W.B. avec capote  
110" Pick-Up

Camions Lourds

Chassis R-400 à Vitesses Synchronisées  
Chute R-600 à Vitesses Synchronisées  
Chassis DF-800 à Vitesses Synchronisées

Châssis de Cars :

D-600 à Vitesses Synchronisées

Le capital de la compagnie s'élève à Bs 2.000.000 dont 30% est vénézuélien et 50% étranger.

La firme a sa propre usine située à Las Tejerías (Etat d'Aragua).

l) Bestas Motors de Venezuela, S. A.

Cette firme produit des automobiles et des breaks de la marque anglaise HILMAN.

Les six (6) modèles qu'elle produit dans le pays sont

Berline Arrow à Vitesses Synchronisées  
Berline Arrow à Boite Automatique  
Berline OT à Vitesses Synchronisées  
Berline PT à Boite Automatique  
Break Hunter à Vitesses Synchronisées  
Break Hunter à Boite Automatique

Le capital de la compagnie s'élève à Bs 4.000.000 en totalité étranger.

La firme n'a pas sa propre usine et pour cette raison ses véhicules sont assemblés par une firme locale dans cette même branche de l'industrie (Chrysler de Venezuela, S. A.).

a) Talleres Reo, C. A.

Cette firme produit des véhicules de car de la marque américaine REO.

Les deux (2) modèles qu'elle produit dans ce pays sont :

A-47 Chingo à Vitesses Synchronisées  
E-470 Con Trompa à Vitesses Synchronisées

Le capital de la compagnie s'élève à Bs 1.000.000 en totalité national.

La firme a sa propre usine située à Caracas.

n) Volkswagen Interamericana, C. A.

Cette firme produit des automobiles et des breaks, des breaks de fret et de véhicules de transport de passagers de la marque allemande VOLKSWAGEN.

Les onze (11) modèles qu'elle produit dans ce pays sont :

Automobiles et Breaks

Berline 1.200 à Vitesses Synchronisées  
Berline 1.300 à Vitesses Synchronisées  
Berline 1.600 à Vitesses Synchronisées  
Berline 1.600 à Boite Automatique  
Break 1.600 Variant à Vitesses Synchronisées  
Break 1.600 Variant à Boite Automatique  
Pickup 1.600 à Vitesses Synchronisées  
Pickup 1.600 à Boite Automatique

Breche Fiat et Véhicules de Transport de Passagers .

Fourgonnette 211 à Vitesses Synchronisées  
Fourgonnette 215 à Vitesses Synchronisées  
Kombi à Vitesses Synchronisées

Le capital de la compagnie s'élève à Bs 18.000.000 en totalité national

La firme a sa propre usine située à Moron (Port de Carabobo).

e) Willam de Venezuela, S. A.

Cette firme produit des véhicules du type rural de la marque américaine JEEP.

Les dix (10) modèles qu'elle produit dans ce pays sont.

CJ- à Capote  
CJ-5 à Toit Métallique  
CJ-6 à Capote  
CJ-6 à Toit Métallique  
C-101 à Toit Métallique  
J-4.600 Estacón  
J-4.800 Pick-Up  
J-4.800 Estacón  
J-4.800 Pick-Up  
J-100 Wagoneur

Le capital de la compagnie s'élève à Bs 1.800.000 en totalité étranger.

La firme a sa propre usine située à Los Tujeros (Etat d'Aragua).

Les modèles produits dans le pays dans les différentes catégories de véhicules sont au nombre de cent quatre-vingt-dix (190), répartis de la façon suivante :

**Colombes**

	<b>2</b>
Automobiles et Brochs	<b>67</b>
Véhicules du Type Rural	<b>22</b>
Véhicules Commerciaux poids jusqu'à 4.000 kg.	<b>39</b>
Véhicules Commerciaux poids plus de 4.000 kg.	<b>25</b>
Châssis de Cars	<b>17</b>
	<hr/>
Total	<b>150</b>
	<hr/>

Dans le Tableau N° 3, les Investissements sur Capital Fixe (Brut), pour la période 1967-1971 sont spécifiés et sur le Tableau N° 4, figurent le personnel employé par l'Industrie Automobile et les salaires payés pour la période 1963-1971.

**Table 103**

**INVESTMENTS IN CAPITAL FIRE INS**

( IN MILLIONS )

**F I R E S**

1967      1968      1969      1970      1971

C. A. Teros	1 227 000	2 055 000	1 900 000	1 934 016	2 370 000
C&A, C. A.	852 500	875 070	875 000		
Comercio Inmobiliario					
Ferial, S. A.	885 000	1 750 792	15 000 000	15 000 000	14 024 751
Constructores Venezolanos de Vehiculos					
Drysler de Venezuela, C. A.	4 044 000	4 428 340	5 315 000	9 791 343	14 510 329
Escritorios Carabobo, C. A.	90 754 351	80 104 516	47 257 530	45 570 260	51 320 017
Ensamblaje Carabobo, C. A.	1 074 717	1 854 855	1 100 000	500 000	500 000
Valencia, S.A.L.	804 493	1 717 787	1 223 393	1 256 536	1 485 770
Fabrica Industrial Automotrices Venezuela, C. A.	11 230 201	11 428 493	16 991 603	18 704 015	19 173 403
Ford Motor de Venezuela, S.A.	40 703 939	59 876 537	52 477 410	51 739 011	61 512 845
General Motors de Venezuela, C. A.	17 884 551	45 075 000	45 809 000	45 935 051	45 631 897
Industria Venezolana de Masinarias, C. A.	2 895 449	2 814 927	3 029 000	3 294 079	3 844 746
Itaca de Venezuela, C. A.	2 298 087	2 442 900	2 491 179	2 636 793	2 352 532
Reitor Motor de Venezuela, S. A.	13 540 908	13 437 422	12 977 000	13 090 336	13 039 800
Talleres Ego, C. A.	1 613 987	1 413 482	1 548 325	1 548 325	1 301 051
Wilmington Interamericana, C. A.	14 070 007	14 400 000	15 345 000	16 675 571	18 306 279
Willys de Venezuela, S. A.	1 538 000	1 709 000	2 006 000	2 218 524	2 217 243
<b>TOTAL</b>	<b>162,806,251</b>	<b>219,293,220</b>	<b>225,671,935</b>	<b>244,032,000</b>	<b>251,988,601</b>

Source: Development Source for Los Aires

Tableau N° 4

PERSONNEL EMPLOYÉ ET SALAIRES PAYÉS PAR LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES

1963 - 1971

<u>Année</u>	<u>PERSONNEL</u>	<u>CONSTRUCTEURS ET PERSONNEL DE BUREAU</u>	<u>TOTAL</u>	<u>(*) SALAIRES ET TRAITEMENTS PAYÉS</u> (En Millions de Livres)
1963	1.000	813	2.719	41,205
1964	2.004	808	3.008	50,083
1965	4.000	1.240	5.270	61,131
1966	4.004	1.572	5.628	61,187
1967	3.004	1.500	5.513	105,013
1968	4.300	1.000	5.070	112,072
1969	3.070	1.000	5.004	127,005
1970	4.000	1.707	6.275	130,032
1971	4.000	1.915	6.774	162,075

Source : Ministère du Développement et de l'Industrie

Note : (\*) comprend Salaires, Traitements, Indemnités et autres indemnités.

### 13 - INDUSTRIE COMMERCE

La création de firmes pour la production d'éléments et accessoires automobiles est intervenue consécutivement à des programmes gouvernementaux édictés dans le but d'incorporer des éléments de fabrication nationale à des véhicules qui n'étaient qu'assemblés dans le pays.

Jusqu'en 1962, les seuls éléments disponibles pour être incorporés à des véhicules devant être assemblés cette année là étaient : des pneumatiques, des chambres à air, des peintures, des solvants et des laques, des huiles et des graisses, des vitres de sécurité et des accumulateurs.

Au début de 1963, de nouvelles firmes s'établirent dans le pays en vue de fournir à l'industrie automobile des éléments fabriqués sur place et qui, selon un pourcentage toujours croissant, devaient être incorporés aux véhicules produits dans le pays.

À l'heure actuelle, il y a environ deux-cent (200) firmes fabriquant des éléments et accessoires automobiles dans le pays et ces firmes emploient 10.299 personnes. Au total, ces firmes ont un investissement en capital de l'ordre de 296.000.000.

Certains des éléments produits dans le pays sont :

- Brides pour ressorts de suspension avant.
- Brides de ressorts de suspension arrière.
- Brides pour systèmes d'échappement.
- Brides et angle de fer pour réservoir d'essence.
- Accumulateurs.
- Papier avant (vinyl, textile et caoutchouc).
- Papier de mille (vinyl, textile et caoutchouc).
- Papier arrière (vinyl, textile et caoutchouc).
- Alternateurs
- Amortisseurs de suspension avant.
- Amortisseurs de suspension arrière.

Antenne manuelle.  
Châssis de portes.  
Connecteurs d'allumage.  
Ceintures de sécurité.  
Sièges.  
Garnitures, plaquettes et segments de freins.  
Éléments pour accumulateurs.  
Tendeur pour pneus.  
Châssis.  
Fixations pour sièges arrière.  
Fixations pour sièges avant.  
Barres d'attelage.  
Châssis pour roue de secours.  
Boreaux moteurs.  
Plaque motrice.  
Barres stabilisatrices de suspension avant.  
Charnières de malle.  
Charnière de capot.  
Pompes à air.  
Robines.  
Braz de direction manuelle.  
Bougies d'allumage.  
Têtes de ressorts hélicoïdaux, suspension avant.  
Têtes de ressorts hélicoïdaux, suspension arrière.  
Câbles auxiliaires de batterie.  
Câble négatif de batterie.  
Câbles positifs de batterie.  
Boîtiers de batterie et supports.  
Carrosseries de fourgons.  
Carrosseries de camions plats.  
Chambres à air.  
Capot moteur.  
Capot en fibre de verre.  
Capote (toile, vinyl ou plastique).  
Garniture de carton pour habitacle.  
Grenes pour pneus de secours.  
Femelles de sécurité.  
Crochet de ressorts de suspension arrière.  
Condensateurs.  
Bloc différentiel et demi-arbre arrière.  
Blocs fous arrière.  
Avertisseur et supports.  
Courroies de ventilateur.  
Freins arrière / disques.  
Freins avant à tambour.  
Disques de freins arrière.  
Orifices de réservoir d'essence.  
Calas de ressorts, suspension avant.  
Calas de ressorts, suspension arrière.  
Calas de roues.



Protection pour pare-choc avant  
Protection pour pare-choc arrière.  
Déflecteurs à air.  
Appareils pour accoudoirs de portière.  
Ornes mécaniques et à levier.  
Rynacos.  
Silent-bloc, suspension avant.  
Graisseurs.  
Compartiments à gant.  
Échangeur de chaleur.  
Coupes-circuit de démarreur automatique.  
Montants de chassis.  
Montants latéraux d'habitacle.  
Liquide de freins hydrauliques.  
Lubrifiants.  
Cleps à roues.  
Dispositif de manoeuvre des glaces avant.  
Dispositif de manoeuvre des glaces arrière.  
Pièce latérale de plancher surélevé.  
Moteur de démarreur.  
Moteur ou mécanisme d'essuie-glace.  
Tubulure d'admission.  
Tubulure d'échappement.  
Pneumatiques.  
Plancher ou tablier.  
Ailes avant.  
Ailes arrière.  
Pare-chocs avant.  
Pare-chocs arrière.  
Pâte insonorisante.  
Colles.  
Peintures, bases et solvants.  
Épaveurs.  
Galerie à bagage.  
Portières avant.  
Indicteurs  
Bodies.  
Renfort de chassis.  
Régulateurs de tension.  
Ressorts hélicoïdaux.  
Adhésifs et caoutchoucs d'étanchéité.  
Système de climatisation.  
Silencieux.  
Tambours de freins.  
Réservoir d'essence.  
Réservoir d'air.  
Éjecteurs.  
Toit en fibre de verre.  
Toit métallique.  
Vis, écrous et rondelles.  
Supports de chassis.  
Vitres.  
Volants de direction.

14 - POURCENTAGE DE PIÈCES LOCALES INCORPORÉES, ADOPTION  
ET SYSTEME DE CALCUL

Le premier programme gouvernemental d'incorporation de pièces de fabrication locale fut instauré en décembre 1962, au moyen d'une résolution couvrant l'industrie automobile stipulant que, outre les produits considérés comme devant être obligatoirement incorporés, 2% du poids net à sec pour les voitures particulières et 1% du poids net à sec pour les véhicules commerciaux devaient être constitués de pièces de fabrication locale, pour chaque véhicule traité localement durant le premier semestre de 1963, et que les pourcentages ci-dessus devaient être doublés au cours du second semestre de cette même année.

Les produits devant être obligatoirement incorporés étaient : glaces de vitre, pneumatiques et chambres à air, peintures, solvants et laques, accumulateurs, huiles et graisses lubrifiantes; ceci représentait environ 10% du poids net à sec des véhicules.

Les programmes d'intégration furent progressifs durant la période 1964-1970, et dès 1971 l'incorporation de pièces locales, dans les cinq catégories existantes, atteignait les pourcentages suivants du poids net à sec des véhicules :

<u>Catégories</u>	<u>1er Semestre</u>	<u>2ème Semestre</u>
Automobiles et breaks	43,0	43,5
Véhicules du type rural	41,0	42,0
Véhicules commerciaux jusqu'à 4.000 Kgs.	42,0	43,0
Véhicules commerciaux au dessus de 4.000 Kgs.	29,0	30,0
Châssis d'autocars	23,5	24,0

Le pourcentage d'incorporation est calculé de la façon suivante

La somme des poids de référence de chaque pièce automobile reconnue incorporable, et des assemblages s'y rapportant, multipliée par la somme des valeurs de référence de chaque pièce automobile, et assemblage s'y rapportant (préalablement ajustées au niveau de la fabrication nationale), divisée entre le produit du poids net à sec du modèle original dans son pays d'origine, exprimé en kilogrammes, et le prix de la même unité assemblée chez le distributeur, après déduction des taxes payées dans le pays d'origine, exprimées en bolivars. Le montant obtenu est alors multiplié par 100.

En conséquence, les objectifs d'incorporation pour les différentes catégories de véhicules pour les années 1972, 1973, 1974 et 1975 sont les suivants:

1. Automobiles et breaks

Base d'incorporation 10%

<u>Année</u>	<u>Pourcentage d'incorporation Poids - Valeur</u>
1972	12,5
1973	15,0
1974	19,0
1975	25,0

2. Véhicules du type rural et véhicules commerciaux jusqu'à 4.000 Kgs.

Base d'incorporation 10%

<u>Année</u>	<u>Pourcentage d'incorporation Poids - Valeur</u>
1972	12,5
1973	15,0
1974	18,0
1975	20,0

3. Véhicules Commerciaux de plus de 4,000 \$gs.

Base d'Incorporation 3,6%

<u>Année</u>	<u>Pourcentage d'Incorporation Poids - Valeur</u>
1972	3,14
1973	3,96
1974	4,14
1975	9,50

4. Châssis d'autosara

<u>Année</u>	<u>Pourcentage d'Incorporation Poids - Valeur</u>
1972	4,16
1973	4,40
1974	4,60
1975	5,00

Dans le programme d'incorporation nationale on tiendra compte des niveaux de la fabrication locale des pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant, dans lesquelles il convient de distinguer deux stade, comme suit :

1. Stade d'assemblage seulement. Dans ce cas, le niveau de la fabrication locale sera celui correspondant à la somme des frais de main-d'oeuvre plus la dépréciation du matériel.
2. Stade de l'assemblage avec incorporation de pièces de fabrication nationale. Le niveau de la fabrication nationale sera celui correspondant à la somme des pourcentages de frais de main-d'oeuvre, de la dépréciation du matériel et des pièces nationales incorporées.

$$\frac{\text{Valeur FOB des pièces incorporées localement} \times 100}{\text{Valeur FOB de l'ensemble entièrement monté}} = \%$$
 matériaux (du modèle correspondant)

Les pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant, actuellement traitées dans le pays, sont groupées en vingt-cinq modèles industriels qui détermineront leur niveau dans la fabrication nationale, conformément au barème établi à l'Article 24 de la Résolution N° 4624 du 1-9-70, soit .

De 0 à 20%	-	0
De 21 à 35%	-	30%
De 36 à 49%	-	50%
De 50% et au dessus	-	100%

## 15 - BREVE DESCRIPTION DE LA LEGISLATION APPLICABLE A L'INDUSTRIE

### AUTOMOBILE.

La Résolution N° 4.624 du Ministère du Développement en date du 10-9-1970 est celle qui régit actuellement les activités de l'industrie sus-mentionnée. Ses règlements sont groupés sous divers chapitres, comme suit :

#### CHAPITRE I

Dans ce chapitre figurent une série de définitions établies afin d'unifier les critères d'interprétation des éléments suivant catégories de véhicules, C.K.D., firme fabriquant des pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant, compagnie construisant des véhicules, unités automobiles assemblées, unités automobiles assemblées localement, niveau de la fabrication locale, marque, modèle, poids de référence, poids net à sec du modèle original d'un véhicule, pièces de fabrication locale, pièces ou unités assemblées devant être incorporées, pièces ou accessoires, modèle original, type de base, valeur de référence de pièces automobiles, d'unités assemblées s'y rapportant et de pièces amovibles.

#### CHAPITRE II

Ce chapitre couvre les programmes à incorporer et traite des points suivants :

- 1) Les licences d'importation seront accordées seulement aux compagnies construisant des véhicules, pour des pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant, et pour des modèles originaux des marques et catégories y indiqués.
- 2) L'attribution des licences susmentionnées aux compagnies construisant des véhicules implique qu'elles doivent se conformer aux programmes stipulés ainsi qu'il est précisé dans ce chapitre.

Le Ministère du Développement émettra des listes de prix et des listes de poids de référence qui devront inclure les conditions suivantes :

- a) Le poids total des pièces automobiles, unités assemblées et autres éléments du véhicule ne peut être supérieur au poids net à sec du modèle original correspondant. Les proportions entre les poids des différentes pièces devront être les mêmes que celles existant dans le pays d'origine.
- b) La valeur totale des pièces automobiles, unités assemblées et autres éléments du véhicule devra être la même que le prix de vente au distributeur dans le pays d'origine pour le même véhicule assemblé. Les proportions entre les valeurs des différentes pièces devront être les mêmes que celles existant dans le pays d'origine.
- 6) La somme totale des poids de référence de chaque pièce automobile et unité assemblée s'y rapportant acceptée comme étant incorporable devra être multipliée par la somme des valeurs de référence de chacune des pièces automobiles susmentionnées et unités assemblées s'y rapportant, préalablement ajustée au niveau de la fabrication locale. Ce montant doit être divisé entre le résultat de la multiplication du poids net à sec du modèle original correspondant dans son pays d'origine, exprimé en kilogrammes, par le prix de ce même modèle, assemblé et au tarif distributeur, après déduction des droits imposés dans le pays d'origine, exprimés en bolivars. Le résultat, multiplié par 100 donnera le pourcentage pour incorporation.
- 7) Avant le 15 février de chaque année, les compagnies construisant des véhicules doivent soumettre au Ministère du Développement un

- 3) Les compagnies construisant des véhicules seront autorisées à couvrir partiellement leurs objectifs programmés en exportant les pièces automobiles et les unités s'y rapportant assemblées localement qu'elles produisent.
- 4) Les compagnies construisant des véhicules doivent soumettre, au Ministère du Développement, dans les quarante-vingt-dix jours suivant la publication de la Résolution respective, les prévisions de production relatives à 1971, et dans les cent quatre-vingt jours après, celles pour les années 1972, 1973, 1974 et 1975.
- 5) Les compagnies construisant des véhicules doivent soumettre, au Ministère du Développement, le détail des pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant de chaque type du modèle original programmé à la production, en indiquant ce qui suit :
  - a) Description des pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant.
  - b) Poids de référence des pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant, et autres éléments, ainsi que leur pourcentage par rapport au poids total net à sec du modèle original correspondant.
  - c) Valeur de référence des pièces automobiles, unités assemblées et autres éléments, et leur pourcentage par rapport à la valeur totale des pièces automobiles, unités assemblées s'y rapportant et autres éléments du modèle original correspondant.
  - d) Le poids net à sec du modèle original dans le pays d'origine exprimé en kilogrammes.
  - e) Le prix du véhicule assemblé, ou tarif du distributeur dans son pays d'origine, exprimé en dollars, hors taxes.



rapport d'incorporation correspondant à l'année précédente.

- 8) Les compagnies construisant des véhicules qui ont atteint les objectifs d'incorporation établis par le Ministère du Développement, et qui ont présenté un détail des pièces automobiles, et unités assemblées s'y rapportant, se verront accorder les licences d'importation de pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant devant servir à l'assemblage des véhicules dans le pays.
- 9) Une compagnie sera considérée comme ne respectant pas les règlements établis quand :
  - a) Elle n'atteint pas les objectifs minimums d'incorporation établis pour chaque catégorie.
  - b) Même si elle devait atteindre les objectifs d'incorporation fixés pour une année donnée, si elle a un reliquat résultant de ce qu'elle n'a pas atteint les objectifs d'incorporation fixés pour les années précédentes.
- 10) Ceux des constructeurs automobiles qui ne respectent pas les règlements établis se verront imposés des contingents d'importation fixe pour les pièces automobiles et les unités assemblées s'y rapportant requises par les constructeurs au cours de l'année suivant l'année de non exécution des conditions.
- 11) Le contingent fixé dans le premier cas de non exécution sera égal au nombre d'unités automobiles vendues au cours de la période de non exécution, moins cinq pourcent ( $\frac{5}{100}$ ) pour chaque un pour mille ( $\frac{1}{1000}$ ) de différence entre l'objectif établi et celui effectivement atteint durant la dite période par la compagnie, en déduisant du contingent les stocks de véhicules non assemblés, de véhicules non assemblés, ou reliquats de licences incorporées;

et, si ne se vend pas, il en résulte le nombre de véhicules vendus par la compagnie au cours de l'année de non-rotation, moins cinq pour cent (5%) pour chaque cent mille (1%) de différence entre l'objectif et le pourcentage réalisé et le pourcentage d'incorporation effective obtenu par la compagnie durant ladite période. Le total est fait sur une base qui le déficit d'incorporation des périodes précédentes aura été déduit de la quantité incorporée cette année-ci. À déduire également, les stocks de véhicules mentionnés précédemment, ainsi que les reliquats de licences incoprées.

- 12) So sont pas considérées comme incorporables, pour les programmes établis, les pièces ou unités assemblées s'y rapportant fabriquées au Venezuela et comportent l'une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :
- a) Celles acquises par le constructeur automobile sur le marché national des pièces détachées.
  - b) Celles produites par les fabricants de pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant qui n'ont pas été préalablement enregistrées et agréées par le Ministère du Développement et de l'Industrie.
  - c) Celle qui n'ont pas été produites conformément aux normes de qualité établies par la "Commission Vénézuélienne des Formes Industrielles" (COVENIF) et n'utilisent pas la marque "TORVIER".
  - d) Celles produites par des compagnies qui sont la propriété d'une ou diverses compagnies construisant des véhicules, sans que ladite propriété ait été agréée préalablement par le Ministère du Développement.
- 13) Lorsque le niveau des pièces ou unités assemblées s'y rapportant

incorporables au titre de la production nationale net inférieure à 50% de sa valeur, il sera exigé de la façon suivante :

De 0 à 20% - 20%  
De 21 à 49% - 30%  
De 50 à 49% - 40%

- 14) Les compagnies fabriquant des pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant, installées dans le pays, doivent obtenir un certificat préalable du Ministère du Développement attestant que lesdits produits peuvent être comptés dans les programmes d'incorporation.

### CHAPITRE III

Ce chapitre traite du contrôle de la qualité et des prix et établit ce qui suit :

- 1) Les pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant destinées à être incorporées comme équipement original pour des véhicules assemblés dans le pays et qui alimentent les marchés des pièces détachées et de l'exportation doivent être fabriquées dans une qualité égale ou supérieure aux normes établies par la "Commission Vénézuélienne des Normes Industrielles (COVENIN)".
- 2) L'incorporation obligatoire sera appliquée aux pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant répondant aux normes de qualité établies par COVENIN, qui sont disponibles en quantité suffisante pour couvrir les marchés des pièces détachées et le marché original et dont le niveau de prix est accordé avec la valeur de référence établie dans le tableau ci-dessous :

<u>Année</u>	<u>Leeds sur Valeur de Référence</u> (Pourcentage)
1972	44
1973	37
1974	30
1975	25

- 3) La fabrication de pièces et unités assemblées pour automobiles sera soumise à un programme progressif d'incorporation de matières premières nationales et son niveau dans la fabrication locale sera déterminé par la formule correspondante élaborée par le Ministère du Développement.
- 4) Quarante-cinq jours avant la présentation sur le marché local, les compagnies constructrices de véhicules doivent soumettre au Ministère du Développement, pour étude, les modifications aux véhicules et le prix de vente envisagé au distributeur et au public.
- 5) Au cours des quatre-vingt-dix premiers jours de chaque année, les fabricants de véhicules et pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant doivent soumettre au Ministère du Développement leurs états du coût de la production et de la commercialisation correspondant aux modèles de véhicules et aux pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant fabriqués au cours de l'année précédente, en précisant chaque élément du coût. De même, les compagnies distribuant les véhicules doivent soumettre, durant la même période, les prix de vente comptant au public, et le prix de chaque modèle de véhicules qu'elles distribuent.
- 6) Les fabricants de véhicules et de pièces automobiles, et unités assemblées s'y rapportant, doivent présenter au Ministère du Développement, dans les soixante jours après la fin de l'année fiscale, un Bilan, un Etat des Profits et Pertes, et un Etat du Coût des articles Fabriqués et Vendus.
- 7) En cas de défaut de déclaration par un fabricant de véhicule ou de pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant, dans les délais requis, attribution de licences d'importation, exonération de droits de douane et certificats de fournisseur lui

sont supprimés jusqu'à ce que le Ministère du Développement  
reçoive les renseignements nécessaires.

#### CHAPITRE IV

Ce chapitre traite des travaux d'investissement et programmes de  
production, et il stipule que

- 1) Le Ministère du Développement favorisera les projets pour la fabrication de pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant, donnant la préférence aux projets montrant toute la valeur supplémentaire dans le pays, qui fournissent au plus grand nombre de constructeurs automobiles et dont le niveau de prix permettrait l'achat, en détail.
- 2) Le Ministère du Développement favorisera l'uniformité et l'interchangeabilité des pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant, afin de faciliter la réalisation des objectifs d'intégration, profitant les avantages économiques et de la réduction des frais d'exploitation.
- 3) Les pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant actuellement fabriquées dans le pays devront continuer à être produites par les compagnies dans lesquelles les constructeurs automobiles ne possèdent pas d'actions. Ceux-ci pourront, toutefois, présenter des <sup>projets de</sup> pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant pour lesquelles la production implique des procédés de fonderie spécialisés, des procédés mécaniques, des ajustages, de la forge lourde et la fabrication de commandes et d'instruments.
- 4) Le Ministère du Développement n'autorisera pas la construction de modèles de véhicules nouveaux dans le pays, ni le remplacement de ceux en production, sauf quand le modèle est remplacé dans son pays d'origine par un autre, et qu'une compagnie construisant des véhicules produise juste un type fondamental de véhicule d'un ou de divers modèles et qu'il est remplacé, dans son pays

l'origine, par un autre modèle ayant des caractéristiques radicalement différentes.

- 5) Quand la production d'un ou plusieurs modèles de véhicule de la Catégorie 1, au cours d'une année, est inférieure à 2% de la production totale de ladite catégorie durant l'année précédente, sa production ne peut être poursuivie. Au cas où le dessin du modèle ne varierait pas en 1972 et en 1973, sa production pourra continuer sans atteindre le pourcentage susmentionné, pourvu qu'un minimum de 1% de la production totale de ladite catégorie est fabriqué annuellement. De même, en ce qui concerne les modèles de la Catégorie 2, leur production ne peut continuer lorsqu'elle tombe en dessous de 3% de la production totale pour ladite catégorie en 1972 et 1973.
- 6) Les restrictions pour 1974 et 1975 seront établies sur la base de la production de 1972.
- 7) Un concours sera ouvert pour la fabrication d'un modèle de véhicule combinant les caractéristiques technique et économique requises pour l'utilisation comme taxi; un modèle dont la production et les conditions de vente permette un prix compatible avec les possibilités d'achat par des personnes à revenus modestes; un modèle qui répondra aux exigences ordinaires de service requises par le Gouvernement.

De ces trois modèles, le seul concours organisé concernait un véhicule pour personne à revenus modestes. Le concours en question s'est déroulé en 1971. Les vainqueurs furent les firmes de construction automobile "Constructora Venezoelana de Vehiculos, C.A." avec son modèle "Renault 4" et "Volkswagen Interamericana, C.A."

avec sa version simplifiée de son modèle "Volkswagen 1200".  
Ces véhicules furent tous deux lancés sur le marché dès le  
1er avril de cette année.

La Résolution N° 5133, en date du 29 septembre, 1971, établit  
les bases pour le calcul des objectifs d'incorporation relatifs  
au poids et à la valeur pour les années 1972, 1973, 1974 et 1975.  
La Résolution N° 5878, en date du 23 novembre, 1971, établit  
25 modèles industriels couvrant les pièces automobiles et unités  
assemblées s'y rapportant produites dans le pays, dans le but  
de calculer les niveaux respectifs dans la production nationale.  
La Résolution N° 4374, en date du 25 septembre, 1972, établit  
les prix de référence maximaux des pièces automobiles et unités  
assemblées s'y rapportant, en fonction de la valeur de référence  
du véhicule dans son pays d'origine, ou du poids de référence  
des pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant,  
également dans le pays d'origine.

16 - DESCRIPTION DU NIVEAU D'INDUSTRIALISATION, EN CE QUI CONCERNE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE.

On peut dire à présent que le Venezuela a dépassé la première phase du développement industriel. Au début, l'économie vénézuélienne dépendait uniquement de l'exploitation du pétrole et de quelques produits agricoles. En 1955, des programmes stimulants furent lancés pour l'installation d'industries dans le pays, pour remplacer les importations. Aujourd'hui, la majorité des articles qui étaient importés à l'origine, sont maintenant fabriqués dans le pays. En ce qui concerne l'industrie automobile, on peut dire que tous les véhicules vendus dans le pays sont fabriqués sur place. Les seuls véhicules importés sont ceux de types commerciaux comportant des équipements spéciaux.

2 - TYPE DE COOPERATION ENTRE DES USINES VENEZUELIENNES ET DES COMPAGNIES INTERNATIONALES

20 - DESCRIPTION DES ACCORDS DE COOPERATION OU DES LICENCES

Etant donné que le système de taxes vénézuélien ne s'oppose pas à ce que des bénéfices soient transférés hors du pays, par les succursales de compagnies étrangères ou à capitaux mixtes (vénézuéliens et étrangers) et que la loi actuelle sur l'impôt sur les revenus taxe moins ces bénéfices que les redevances, la majorité des firmes étrangères ayant l'appropriété totale ou partielle d'une des compagnies établies au Venezuela préfère payer des impôts sur les bénéfices obtenus.

Pour la raison ci-dessus, la signature de contrats de coopération ou de licences ne s'est pas généralisée. Les compagnies qui ont accepté payent un certain pourcentage du produit total de leur ventes



annuelles, qui varie entre 3% et 5% des ventes totales. Généralement, cela se produit quand des compagnies étrangères accordent seulement la licence et ne participent pas à l'investissement.

Il convient de souligner qu'au début les sièges des compagnies opérant au Venezuela accordèrent à leur succursales, à leurs associés, et aux firmes sous licences, toute l'assistance technique nécessaire pour l'installation et l'exploitation de leurs usines, de même qu'ils assuraient le contrôle de qualité des produits fabriqués. Cela fut accompli en fournissant le personnel spécialisé, les techniques de fabrication nécessaires et le contrôle de la qualité des produits de fabrication locale dans leurs propres laboratoires.

21 - DESCRIPTION DES CONTRATS DE SOUS-TRAITANCE, S'IL Y A LIEU

Aucun à ce jour.

22 - QUANTITE, TYPE DE PIÈCES AUTOMOBILES ET VEHICULES ASSEMBLES EXPORTES

220 - Exportation de pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant.

Les tableaux 5, 6, 7 & 8 donnent la liste des pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant exportées durant 1968, 1969, 1970 et 1971, précisant le type de pièce, la quantité par type, la compagnie exportatrice et le pays de destination.

En ce qui concerne l'exportation de châssis vers le Chili et l'Argentine par General Motors de Venezuela, C. A., ci-joint se trouve un rapport présenté par ladite compagnie à Santiago du Chili, en septembre 1970.

Ces négociations se sont poursuivies au cours de cette année et l'on s'attend à ce que d'ici la fin de l'année, 1.000 autres Châssis seront exportés vers l'Argentine.

Tableau N°5

## EXPORTATIONS DE PIÈCES DÉTACHÉES AUTOMOBILES ET AUTRES ÉLÉMENTS ASSEMBLÉS

1968

FIRMES ET PRODUITS	UNITES	KILOGRAM- MES	COUT à L'USINE ( en Bolívares)	PAYS
<u>General Motors de Venezuela, C. A.</u>				
Pare - chocs	96	384	4 502	Mexico
Ressorts Hélicoïdaux	90	466	2 610	Mexico
Vitres	120	1 248	19 056	Mexico
Total		2,115	29,179	
				- 40 -

Source : Ministère du Développement et de l'Industrie

EXPORTATIONS DE PIÈCES DÉTACHÉES ET ASSEMBLAGES AUTOMOBILES

PIÈCES et PRODUITS	1 9 8 9			PAYS
	UNITES	KILOGRAMMES	EN L'USINE en Bolivars	
<u>General Motors de Venezuela, C.A.</u>				
Pare chocs emboutis et chromés	192	916	2.617	Mexique
Pare chocs chromés	2.326	11.053	372.173	Chili
Chassis	744	36.868	70.580	Chili
<u>Chrysler de Venezuela, S.A.</u>				
Systèmes d'échappement	332	4.865	20.617	Colombie
Réservoirs à essence	332	3.342	30.597	Colombie
Vitres	324	3.623	40.969	Colombie
Total		82.767	537.873	

Source : Ministère du Développement et de l'Industrie

Tableau N°7

EXPORTATIONS DE PIÈCES DÉTACHÉES ET ÉLÉMENTS ASSEMBLÉS AUTOMOBILE

1 9 7 0

<u>FIRMES ET PRODUITS</u>	<u>UNITES</u>	<u>KILOGRAMMES</u>	<u>COUT A L'USINE</u> <u>(in Bolivars)</u>	<u>PAYS</u>
<u>General Motors de Venezuela, C.A.</u>				
Chassis	720	36 960	81 176	Chili
Roues	5 400	45 699	127 442	Chili
Ressorts Helicoïdaux	10 430	44 250	211 676	Mexique
Pare-chocs	4 668	10 769	93 627	Mexique
Tambours de freins	720	7 490	47 662	Chili
<u>Chrysler de Venezuela S.A.</u>				
Supports d'amortisseur	22 352	27 849	143 047	Mexique
composants de cric	12 963	8 360	72 195	Mexique
Radiateurs	660	12 852	167 711	Mexique
Inducteur de ventilateur	670	1 653	12 811	Mexique
Supports de pare-chocs	15 928	33 822	95 578	Mexique
Glace de Custode	3 268	27 393	300 884	Mexique
Pare-brise	324	3 532	49 969	Colombie
Radiateurs	400	4 368	84 870	U.S.A.
<u>Reotas Motors de Venezuela, S.A.</u>				
Radiateurs	260	5 200	83 020	Mexique
Supports d'amortisseurs	5 200	7 530	26 224	Mexique
Vitres	17 094	30 274	187 836	Angleterre
Inducteur de ventilateur	150	265	2 229	Mexique
supports de pare-chocs	3 280	4 876	19 050	Mexique
vitres	664	8 969	71 233	Mexique
		<u>321 062</u>	<u>1 870 518</u>	

1 9 7 1

EXPORTATIONS DE PIÈCES DÉTACHÉES ET ÉLÉMENTS ASSEMBLÉS AUTOMOBILES

<u>FIRMES ET PRODUITS</u>	<u>UNITÉS</u>	<u>KILOGRAMMES</u>	<u>CRUT A L'USINE</u> (en milliers)	<u>PAYS</u>
<u>General Motors de Venezuela, C.A.</u>				
Pare-chocs	12 059	24 432	157 245	Mexique
Assemblages châssis	91 054	440 796	1 565 870	Mexique
Assemblages châssis	197 056	265 547	616 939	Argentine
Ressorts hélicoïdaux	64 289	267 990	844 647	Mexique
Pièces de Cric	7 799	14 219	37 744	Mexique
Ecrans	227 500	1 777	26 745	Mexique
<u>Chrysler de Venezuela, S.A.</u>				
Supports pare-chocs	21 833	33 949	130 190	Mexique
Support d'amortisseur	6 100	12 302	45 477	Mexique
Radiateurs	250	5 000	65 223	Mexique
Vitres	352	5 280	17 599	Porto Rico
Inducteurs de ventilateur	240	432	3 564	Mexique
Vitres	478	7 967	72 406	Mexique
<u>Reetes Motors de Venezuela, S.A.</u>				
Radiateurs	450	9 000	119 678	Mexique
Supports d'amortisseur	9 733	14 974	52 322	Mexique
Inducteur de ventilateur	110	143	1 634	Mexique
Support de pare-chocs	27 951	43 495	196 662	Mexique
Vitres	14 670	14 680	33 516	Porto Rico
Total		1 207 796	2 958 666	

Source : Ministère du Développement et de l'Industrie.

### 221 - Exportation de Véhicules Assemblés

En ce qui concerne l'exportation de véhicules assemblés, la seule firme exportatrice fut PACE de Venezuela, C. A., qui exporta 8 millions, modèles ACE III-815, vers le Brésil et un modèle R-403-X vers le Nicaragua au cours de 1970.

## 3 - CONDITIONS NECESSAIRES POUR REALISER UNE COOPERATION ENTRE LES UNITES VENEZUELIENNES ET DES COMPAGNIES ETRANGERES

### 30 - INVESTISSEMENTS

Les investissements de compagnies étrangères sont généralement effectués dans les machines et l'équipement, de même que dans l'assistance technique et dans certains cas en matières premières qui doivent être importées pour être traitées dans le pays.

Le Tableau N° 9 indique le capital et le pourcentage de parts des compagnies de construction automobile. Le Tableau N° 3 les investissements bruts par lesdites compagnies pour les années 1965-1971.

Comme on peut le constater, N° 10 indique que les fabricants de pièces automobiles et autres unités assemblées s'y rapportant analysés au cours de 1971, avaient pour l'ensemble un investissement net en capital fixe de Bs 266.265.821 et que Bs 152.788.365 étaient payés en traitements et salaires.

### 31 - QUALITE DE LA PRODUCTION

Au début, une série de problèmes apparut concernant la qualité des pièces fabriquées au Venezuela, malgré l'assistance accordée au fabricant par leur propres techniciens, ainsi que par les firmes construisant les véhicules.

Pour cette raison, afin de se conformer à l'objectif d'intégration

CAPITAL SOCIAL DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES

BIENES

CAPITAL SOCIAL  
en Bolívares

RESERVE

C. A. Temera	10 000 000	100 %	Venezueliano
Comercio Inversionista Febril, S. A. "CIP"	5 700 000	100 %	Venezueliano
Constructores Venezolano de Vehículos, C.A.	2 250 000	75.5 %	Venezueliano
		24.5 %	Estrangero
Chrysler de Venezuela, S.A.	10 000 000	100 %	Estrangero
Ensambladora Carabobo, C. A.	4 000 000	100 %	Venezueliano
Ensamblaje de Carrocerías Valencia, S.R.L	900 000	100 %	Venezueliano
Fabrics Industrial Automotora Venezolana, C.A.	25 000 000	50 %	Venezueliano
		40 %	Estrangero
Ford Motor de Venezuela, S.A.	20 000 000	100 %	Estrangero
General Motors de Venezuela, C.A.	5 000 000	100 %	Estrangero
Industria Venezolana de Repunerías, C.A.	4 000 000	55 %	Venezueliano
		45 %	Estrangero
Nack de Venezuela, C.A.	2 900 000	50 %	Venezueliano
		50 %	Estrangero
Reotec Motors de Venezuela, S. A.	4 000 000	100 %	Estrangero
Talleres Sagü, C.A.	1 500 000	100 %	Venezueliano
Volswagen Interamericana, C.A.	10 000 000	100 %	Venezueliano
Willys de Venezuela, S.A.	1 000 000	100 %	Estrangero

Source : Renseignements fournis par les Filiales.

INVESTISSEMENT NET ET PERSONNEL EMPLOYEPAR LES FABRICANTS DE PIÈCES ET ASSEMBLAGES AUTOMOBILES

1971

<u>CATEGORIES (1)</u>	<u>FIRMES</u>	<u>PERSONNEL</u>	<u>TRAITEMENTS ET SALAIRES PAYES</u> ( en Millions )	<u>INVESTISSEMENT</u>
I	28	6 184	98 195 163	147 775 828
II	31	2 189	42 522 589	103 955 535
III	37	1 108	14 090 185	29 400 804
IV	57	702	6 380 414	14 804 055
<b>TOTAL</b>	<b>151 (2)</b>	<b>10 259</b>	<b>152 790 305</b>	<b>295 075 824</b>

Source : Renseignements fournis par les Firmes.

NOTE (1) Les fabricants de pièces détachées et assemblages automobiles furent divisés en catégories selon le nombre de personnes employées.

Catégorie I - de 10 personnes et plus  
 II - de 51 à 100 personnes  
 III - de 21 à 50 personnes  
 IV - de 5 à 20 personnes

(2) Seules 151 firmes figurent parce que les ventes de 41 firmes aux constructeurs automobiles étaient insignifiantes.



les produits destinés à être incorporés dans les véhicules devaient être expédiés en que fois à la maison mère pour le contrôle de qualité, et si les spécifications étaient respectées, on délivrait l'accord pour l'incorporation.

A présent, la majorité des pièces incorporées aux véhicules présente une qualité de fabrication suffisante qui est vérifiée par des laboratoires établis dans le pays. Seules les pièces exceptionnelles sont encore envoyées à la maison mère pour inspection et accord d'incorporation aux véhicules.

On remarquera que les produits portant une marque étrangère bien connue se révèlent de meilleure qualité que ceux qui n'en portent pas. De même, les produits manufacturés pour couvrir les conditions de l'équipement original, se révèlent de meilleure qualité que lorsqu'ils sont fabriqués pour le marché des pièces détachées.

La qualité des véhicules construits dans le pays a grandement progressé.

## 2 - LES COÛTS À LA PRODUCTION ET LA COMPARAISON AVEC CEUX DES PAYS

### INDUSTRIALISÉS

Les coûts à la production des pièces automobiles et unités assemblées s'y rapportant fabriquées dans le pays sont supérieures à leur équivalent dans les pays où se situe la maison mère, principalement à cause de ce que les volumes de production sont inférieurs à ceux des pays dont la production dépasse deux millions d'unités par an.

On estime que les pièces de fabrication locale coûtent 125%

de plus par rapport aux pièces semblables importées. Ces chiffres ont été obtenus à partir des moyennes prises sur différents niveaux existant pour quelques 200 pièces produites dans le pays.

### 33 - RESPECT DES DELAIS DE LIVRAISON

En ce qui concerne le respect des délais de livraison, on peut dire que les livraisons sont effectuées dans les délais stipulés sur le bon de commande.

Quand les programmes d'intégration furent lancés, de nombreux cas de retard dans les délais de livraison se produisirent. Ces retards causèrent de sérieux problèmes aux usines de fabrication de véhicules. Heureusement, le respect des délais s'est maintenant matérialisé.

11 août, 1970

ANNEXE

**GENERAL MOTORS DE VENEZUELA, ESCAPONS DE PIÈCES DÉTACHÉES  
AUTOMOBILES ENTRE LE CHILI, L'ARGENTINE ET LE VENEZUELA**

---

Une étude effectuée pour la réunion du Groupe de Travail sur l'Économie  
dans l'Industrie Automobile d'Amérique Latine.

Organisé conjointement par la Commission Économique pour l'Amérique  
Latine (CECLA) et la InterAmerican Development Bank (IDB), avec la  
collaboration de l'Organisation pour le Développement Industriel des  
Nations Unies (UNIDO), à Santiago du Chili, du 21 au 30 septembre, 1970.

Présenté par :

Miguel J. Bets  
Forward Planning Manager  
General Motors de Venezuela

### Introduction

Le Traité de Montévidéo a posé un défi non seulement aux pays signataires et leurs habitants mais aussi aux investissements privés, particulièrement les investissements privés étrangers, pour couvrir en vue d'un marché unifié en Amérique Latine.

General Motors, fidèle à sa politique de responsabilité sociale, a accepté le défi.

Cette présentation décrit certains des efforts de General Motors pour promouvoir les programmes d'échanges LAFTA au sein de l'industrie automobile.

A titre d'étude d'un cas particulier, nous présentons aujourd'hui un bref aperçu d'un programme d'échanges intéressant GM de Venezuela, GM Argentine et GM Chili, en vertu duquel des châssis de Chevrolet fabriqués au Venezuela sont échangés contre d'autres pièces détachées automobiles fabriquées en Argentine et au Chili.

### Exploitations GM en Amérique Latine

GM a trois usines de fabrication et quatre usines d'assemblage en Amérique Latine, qui sont exploitées par des succursales à organisation locale.

Les entreprises de fabrication sont situées en Argentine, au Brésil et au Mexique.

Les usines d'assemblage sont situées au Chili, au Pérou, en Uruguay et au Venezuela.

Ventes et entretien des produits General Motors dans d'autres pays d'Amérique Latine sont l'affaire de General Motors Overseas Distributors Corporation qui vend à des concessionnaires distributeurs, ainsi qu'à trois distributeurs-assembleurs.

En général, la gamme des produits de la GM pour l'Amérique Latine se compose principalement de voitures particulières Chevrolet et Opel, et de véhicules commerciaux, camions et chassis d'autocars Chevrolet.

### Règlementation concernant la Production Locale

Afin d'encourager l'industrialisation et s'efforcer d'améliorer une balance des paiements défavorable, les gouvernements d'Amérique Latine ont imposé l'utilisation d'éléments de production locale pour les véhicules construits ou assemblés dans leurs pays respectifs.

Le pourcentage de pièces locales devant être incorporées au véhicule varie d'un pays à l'autre selon les réglementations gouvernementales respectives.

Le Brésil et l'Argentine ont le taux de pièces locales le plus élevé, avec 65% ou plus pour 1970. Vient ensuite le Mexique avec un taux minimum de pièces locales de 60%; puis le Chili avec 42,5%; le Venezuela avec 41% et le Pérou avec 30% pour 1970. Signalons en passant que seuls l'Argentine et le Brésil font une différenciation entre voitures particulières et véhicules commerciaux ou omnibus dans leur législation relative à la production locale.

Les méthodes d'évaluation du taux de pièces locales devant être incorporées varient d'un pays à l'autre. Le Brésil et le Venezuela emploient le système du poids, d'autres pays utilisent divers systèmes basés sur le volume. Il est question que le Venezuela adopte bientôt un système poids/volume.

En étendant la définition de la production locale aux pièces et composants acquis par des échanges régionaux ou des programmes complémentaires, des progrès sensibles pourront être réalisés. Les règlements de la LAFPA ont posé les fondements pour le développement de cette politique et parmi les pays d'Amérique Latine où GM possède des usines de construction ou d'assemblage, l'Argentine, le Chili et le Venezuela ont établi une législation favorable.

### Châssis de la Chevy II

Le fait que les voitures particulières Chevy II sont actuellement assemblées par GM Chili et GM de Venezuela et construites par GM Argentine offre des possibilités d'échanges de pièces et de composants de production locale de cette voiture entre ces exploitations GM.

#### FIGURE I

La Figure I montre le châssis de la Chevy II. Le châssis se compose de 22 pièces que l'on peut résumer en pièces latérales internes et externes gauche et droite, pièces transversales avant et arrière, supports de moteur et de suspension avant et divers patins et supports plus petits.

Afin de se conformer aux conditions relatives à l'utilisation de pièces de production locale, General Motors Venezuela a décidé en 1968 de se procurer ce châssis chez un fournisseur local. Cet élément fut choisi en raison de son incidence relativement élevée sur le prix de revient ; en outre, le dessin d'un châssis ne subit pas de fréquentes modifications ; et, ce qui est primordial, parce que le même châssis est utilisé par GM Argentine et GM Chili dans leur gamme de voitures particulières Chevrolet, les échanges devenaient possibles.

Fournisseur local Vénézuélien

En ce qui concerne le fournisseur local, notre décision fut heureuse. Le matériel d'emboutissage disponible - énuméré dans le tableau I - convenait à la fabrication du châssis de la Chevy Nova, mais n'était utilisé qu'à environ 20% de sa capacité.

Tableau I - Matériel Utilisé pour la Fabrication du Châssis de la Chevy II

1. Une presse hydraulique à double effet de 700 tonnes avec banc de 325 x 1500 mm.
2. Une presse hydraulique <sup>de 600/300 tonnes</sup> à double effet et tirage profond, avec banc de 3000 x 2000 mm.
3. Quatre presses hydrauliques de 1200 et 100 tonnes.
4. Une presse mécanique de 400 tonnes 2000 x 1250 mm.
5. Seize presses excentriques de 15 à 220 tonnes.



Diminution du Prix Due à une Production Accrue

Notre expérience confirme le principe économique selon lequel des réductions du prix unitaire sont possibles à mesure que la production augmente.

En 1968 General Motors de Venezuela fournissait des châssis de Chevy II pour l'usage local seulement. En 1969, l'échange de ces châssis s'établit avec GM Chili, mais la production n'était pas suffisante pour permettre une réduction de prix. En 1970, la production de General Motors de Venezuela s'ajoutant à la demande accrue de General Motors Chili, conduisit le fournisseur vénézuélien à accorder une réduction de 14,6% du prix pour le châssis de la Chevy II.

En 1971, lorsque le châssis de la Chevy II fera aussi l'objet d'un échange entre General Motors Venezuela et General Motors Argentine, la production totale des châssis de Chevy II dépassera les 10.000 unités par an. Ce volume combiné de GM de Venezuela, GM Chili et GM Argentine va permettre au fournisseur vénézuélien d'accorder une nouvelle réduction de 21%.

En résumé, les échanges entre General Motors de Venezuela, General Motors Chili et General Motors Argentine ont abouti à une réduction de 32,64% par rapport au prix initial du châssis Chevy II de fabrication vénézuélienne.

### Rapport des Prix Venezuela - Etats Unis

Les réductions de prix résultant de l'accroissement de la production des châssis de fabrication vénézuélienne ne peuvent aussi s'exprimer en termes de rapport entre le prix local et le prix à l'importation.

En 1969 le prix vénézuélien pour le châssis de la Chevy II était de 150% supérieur à celui des Etats Unis. En 1970, le différentiel Venezuela-Etats Unis est descendu à 110% par suite de la production accrue due aux échanges avec le Chili.

En 1971, on prévoit que le différentiel Venezuela-Etats Unis descendra à 70%, les demandes de châssis de Chevy II de l'Argentine venant s'ajouter à celles de la Venezuela et du Chili.

Même si, dans le cas présent, la parité des prix Venezuela-Etats Unis n'a pas encore été atteinte, la réduction substantielle décrite ci-dessus diminue la pénalisation résultant des conditions imposées quant à l'utilisation des pièces de fabrication locale lorsque le volume de production de celles-ci est faible.

### Amortissement de l'Outillage Spécial

Outre la réduction de prix, les frais d'outillage qui constituent un élément séparé du prix de revient sont amortis par l'accroissement de la production. La réduction du prix unitaire s'ajoutant à la réduction des frais d'outillage unitaires compense largement les frais de transport du Venezuela au Chili, par exemple, et que nous détaillons ci-dessous à toutes fins utiles.

TABLÉAU II

Coût du Châssis - Débarqué à Arica

Pris Pasturation Par Châssis			100%
Emballage, Manutention	3,6%		
Fret Terrestre	0,9%		
Frais de Port	0,6%	—	
Total Partiel		5,1%	
Fret Maritime	7,9%		
Taxe Maritime Chilienne	0,9%		
Frais de Connaissance	-		
Ad Valorem FOB La Guaira	1,0%		
Assurance	1,2%	—	
Total Partiel		11,0%	
Total Partiel - Assurance			
Fret			16,1%
Total C.I.F.			116,1%

## Développement et Administration d'un Programme d'échanges

Trois facteurs de base sont à prendre en considération pour le développement et l'administration d'un programme d'échange dans la zone LAFTA.

Tout d'abord on a constaté que, compte tenu des conditions et des réglementations actuelles, les meilleures chances de développement de programmes d'échange s'établissent sous l'initiative de constructeurs automobiles qui sont établis ou qui prévoient de s'établir dans deux pays ou plus au sein d'une zone ou sous-zone comme LAFTA ou ANCOM. Ceci implique d'abord le choix des composants devant être importés et exportés, l'essai et l'acceptation des échantillons, et l'établissement de programmes de livraison pour les éléments faisant l'objet d'un échange.

Le second facteur est les négociations avec les fournisseurs. Ces négociations impliquent des exigences en matière de qualité, quantités et programmes de livraison. En outre, on étudie les possibilités de réductions de prix compte tenu de l'augmentation du volume de production. Fréquemment, les constructeurs automobiles fournissent une assistance technique supplémentaire auprès de leurs fournisseurs locaux, afin d'assurer une production adéquate et une haute qualité des pièces et composants.

Le troisième facteur, et le plus encombrant, est les négociations avec les gouvernements respectifs. Dans la plupart des cas, les sucursales doivent faire une demande d'accord pour le programme d'échanges. Actuellement, le temps écoulé entre la demande initiale et l'accord officiel est trop long. De plus, il faut obtenir des licences d'importation et d'exportation, et enfin il faut obtenir l'accord des offices des changes.

En général, les deux premiers facteurs ne présentent pas un gros obstacle.

Quant au dernier facteur, par suite de l'intérêt que portent les gouvernements aux échanges accrus, on s'attend à ce que des méthodes plus simples et plus expéditives soient appliquées pour l'obtention des accords

## Conclusion

Pour conclure cette présentation, nous aimerions résumer certains des avantages découlant des programmes d'échanges régionaux.

L'échange renforce l'industrie locale des composants automobiles. Les nouveaux marchés accroissent la production et diminuent les heures improductives. En général, la productivité augmente et les coûts de production diminuent à mesure que les frais généraux sont absorbés par un volume de production plus élevé.

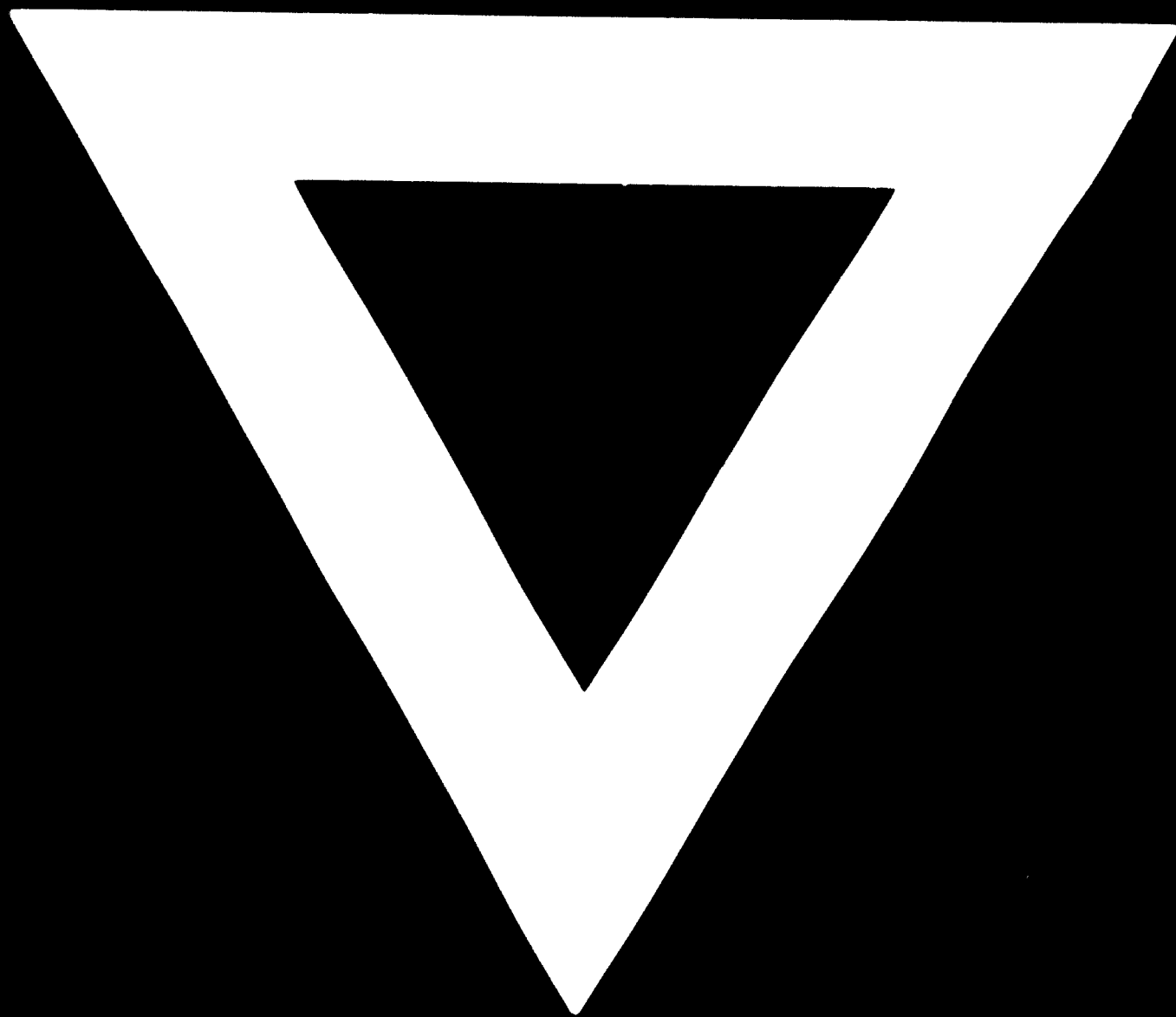
À mesure que les prix locaux se rapprochent de la parité internationale, le potentiel d'exportation augmente.

Les échanges renforcent la LAFTA en créant un commerce de produits non traditionnels, liant ainsi les pays LAFTA entre eux.

Enfin, les échanges augmentent la viabilité de l'industrie automobile d'Amérique Latine en diminuant la dépendance de l'industrie locale par rapport aux fournitures étrangères.

L'expérience mondiale de la General Motors indique que l'intégration industrielle régionale aboutit à l'expansion des ventes par l'élargissement des marchés ; elle réduit les frais en augmentant le rendement de la production et contribue de façon sensible au développement économique des pays participants.





**75.08.20**