

L'industrie automobile en 2004

Thierry Méot, division Comptes et études de l'Industrie, Insee

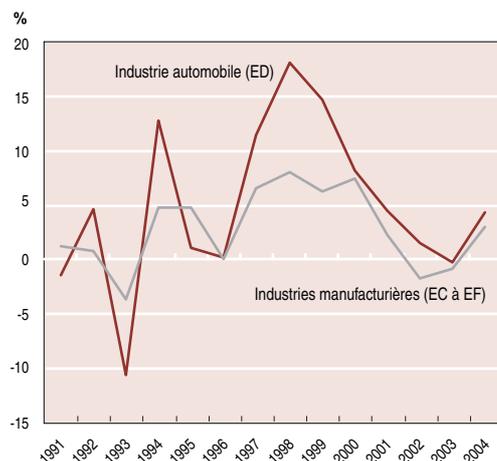
L'industrie automobile participe pleinement à la reprise en 2004, avec une croissance de 4,3 % de sa production en volume.

L'industrie automobile récolte les fruits de la réorganisation de son outil industriel qui s'appuie désormais sur une cascade de sous-traitants, et de ses efforts importants d'investissement et de recherche. L'emploi continue de progresser légèrement, alors qu'il baisse dans l'ensemble de l'industrie manufacturière. Après plusieurs années de progression de leurs parts de marché, les marques françaises peinent cependant à maintenir en 2004 leurs positions en France comme en Europe, malgré le redressement de la demande.

L'industrie automobile (*définitions*) joue un rôle moteur dans la croissance industrielle au cours de la période 2000-2004 : en volume, la production de la branche s'accroît en moyenne de 2,5 % par an, contre 0,7 % pour l'ensemble des industries manufacturières. Après les creux de l'activité économique en 2002 et 2003, l'automobile participe pleinement à la reprise, avec une croissance de 4,3 % de sa production en volume (*graphique 1*).

① L'industrie automobile participe pleinement à la reprise

Évolution de la production en volume (moyenne annuelle)



Source : comptes nationaux base 2000, Insee

La production de voitures particulières en France est essentiellement le fait des deux groupes nationaux, PSA Peugeot Citroën et Renault. Cependant, entre 1999 et 2004, la part des constructeurs étrangers dans la production sur le territoire national est passée de 3,9 % à 10,5 %, avec la montée en puissance des usines d'assemblage de la Smart et du groupe Toyota. Au cours de la même période, la part de la production de voitures particulières des groupes français réalisée hors de France a crû de 35,6 % à 44,0 %. Elle devrait se renforcer à l'avenir avec les nouvelles implantations dans les pays d'Europe centrale et orientale.

Les hausses de prix ont été contenues par la « guerre des prix » qui s'est amplifiée durant l'année 2004. L'indice de prix de la production augmente de 0,5 % en 2004, après avoir baissé de 0,2 % en 2003. Ce résultat est d'autant plus notable que l'industrie automobile est particulièrement sensible au renchérissement du coût des matières premières survenu en 2004. Les constructeurs signent des contrats pluriannuels avec les aciéristes, ce qui a limité pour eux la hausse du coût de l'acier. Les équipementiers y ont été davantage exposés. Par ailleurs, toute la branche a été affectée par le renchérissement des métaux non ferreux et de certains produits de la plasturgie.

Une organisation avec des sous-traitances en cascade

L'évolution de la valeur ajoutée est nettement moins dynamique que celle de la production : sur la période 2000-2004, la valeur ajoutée de l'industrie automobile (*tableau 1*) décroît en volume de 2,5 % par an en moyenne, alors que celle des industries manufacturières augmente très légèrement (0,4 %). En 2004, la valeur ajoutée de l'industrie automobile se stabilise (+ 0,2 % en volume), quand la croissance atteint 1,6 % pour la valeur ajoutée des industries manufacturières.

Depuis le milieu des années quatre-vingt-dix, les constructeurs automobiles se sont en effet recentrés sur leurs métiers de base : conception de nouveaux véhicules, fabrication de moteurs et boîtes de vitesses, montage final et commercialisation. Ils ont réorganisé leur outil industriel sur la base de plates-formes qui traitent les châssis communs à plusieurs modèles

1 Reprise de l'offre et de la demande pour la branche automobile en 2004

Évolution en %

	2000		2001		2002		2003		2004		Valeur 2004 en milliards d'euros
	Volume	Prix									
Production	8,3	0,3	4,5	1,8	1,5	1,1	-0,3	-0,2	4,3	0,5	97,7
Importations	13,0	-0,9	1,3	3,0	4,6	-0,3	0,8	0,5	10,6	-0,6	41,4
Consommation intermédiaire	10,2	-1,1	1,8	1,3	5,5	-0,4	1,2	0,1	6,1	-4,2	39,2
Consommation des ménages	1,7	0,2	5,9	0,7	0,5	1,4	-1,0	1,6	2,8	2,3	53,8
Formation brute de capital fixe	14,2	-1,4	3,3	1,7	2,0	0,7	-4,9	1,5	3,5	1,0	20,4
Exportations	13,2	-1,3	5,4	2,6	2,0	1,0	3,9	-1,8	4,0	4,6	53,6
Valeur ajoutée	7,7	-3,5	-8,4	6,5	1,2	7,3	-3,0	-2,3	0,2	1,3	16,3

L'offre de produits automobiles est constituée par la production et les importations ; la demande intérieure finale résulte principalement de la consommation des ménages et de l'investissement des entreprises.
Source : comptes nationaux base 2000, Insee

2 Un fort taux d'investissement dans le secteur automobile

Investissement / valeur ajoutée hors taxes, en %

	1999	2000	2001	2002	2003
Secteur automobile	20,5	26,2	27,3	24,3	22,6
Industries manufacturières	13,1	14,4	14,6	12,8	11,7

Source : enquête annuelle d'entreprise dans l'industrie, Sessi

et ils reçoivent des blocs homogènes de composants fournis par les équipementiers. Les fournisseurs de premier rang traitent avec ceux de second rang, eux-mêmes donneurs d'ordres pour ceux de troisième rang. Les sous-traitances en cascade s'étendent aux entreprises de branches de plus en plus diverses, attirées par le dynamisme de l'industrie automobile : composants électroniques, métallurgie, caoutchouc, plasturgie, mais aussi intérim. Cette organisation permet aux constructeurs de cumuler les avantages de l'intégration et de l'externalisation, mais elle se traduit par une redistribution de la valeur ajoutée sur cette véritable « chaîne » de producteurs - dont certains hors de France. La stagnation de la valeur ajoutée de la branche automobile

elle-même est la contrepartie de la répartition des charges et des risques sur la sous-traitance.

Des efforts soutenus d'investissement et de recherche

L'industrie automobile confirme en ce milieu de décennie 2000 la « résurrection » ou le « miracle » qui avaient fait les titres de la presse à l'occasion du Salon de l'automobile de Paris à l'automne 2004, en référence aux difficultés rencontrées par la branche au début des années quatre-vingt-dix. Elle récolte ainsi le fruit de plusieurs années d'efforts soutenus d'investissement et de recherche. Ces efforts ont porté aussi bien sur les processus de production

que sur les produits pour renouveler l'offre, avec des recherches poussées sur la qualité en matière de sécurité, de consommation d'énergie, de confort et d'attrait.

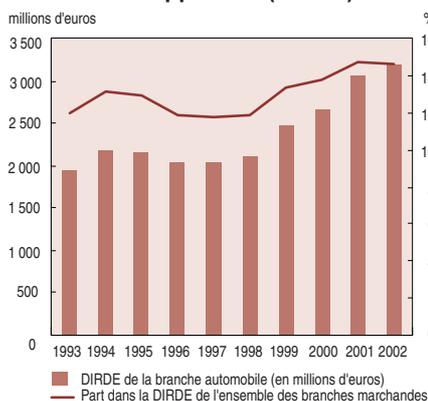
Le taux d'investissement des entreprises de l'industrie automobile, même s'il fléchit en 2002 et 2003, est l'un des plus élevés de l'industrie manufacturière (tableau 2).

De même, la branche automobile se classe première de toutes les branches industrielles pour le niveau de ses dépenses de Recherche et Développement (graphique 2).

L'emploi maintenu

Dans l'industrie automobile, les effectifs hors intérim ont fortement augmenté à la fin des années quatre-vingt-dix, sous l'effet conjugué de la forte activité et de la réduction du temps de travail à 35 heures dès le deuxième semestre 1999. Depuis le début des années 2000, l'emploi hors intérim continue de progresser légèrement. En 2004, l'industrie automobile emploie en moyenne

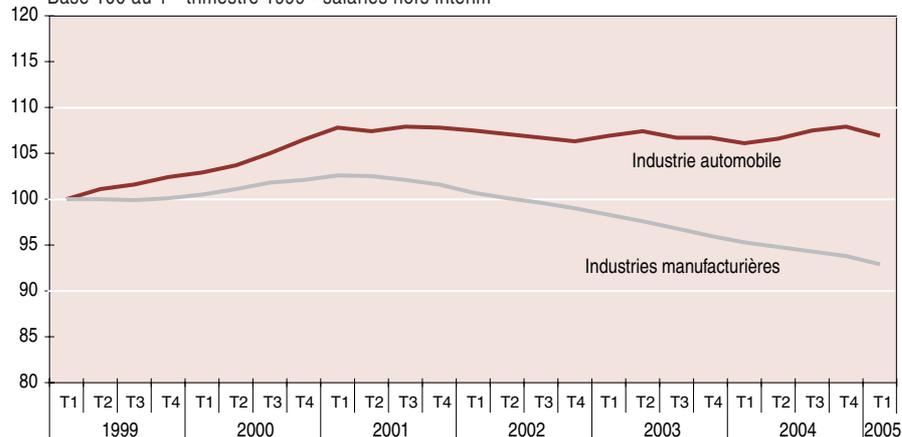
2 Dépense intérieure de Recherche et Développement (DIRDE)



Source : ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche

3 L'emploi résiste dans l'industrie automobile

Base 100 au 1^{er} trimestre 1999 - salariés hors intérim



Sources : Insee, Dares

295 000 salariés, auxquels viennent s'ajouter 33 000 intérimaires en équivalents-emplois à temps plein. Cette consolidation de l'emploi contraste avec la baisse des effectifs qui affecte l'ensemble des industries manufacturières depuis le ralentissement de l'activité économique en 2001 (près de 300 000 emplois perdus), chute que la reprise de 2004 a seulement modéré. Sur une base 100 au premier trimestre 1999, la différence d'évolution entre l'industrie automobile et l'ensemble des industries manufacturières sur la période récente est sensible (graphique 3).

En 2004, la productivité du travail (valeur ajoutée par emploi) progresse de 0,8 % dans la branche automobile. Ce résultat marque un redressement par rapport à 2003 (- 3,9 %), mais reste en deçà de l'évolution moyenne sur dix ans (+ 4,0 %).

Une reprise tirée par la demande intérieure et étrangère

Les immatriculations de voitures neuves par des particuliers augmentent de 1,2 % en 2004. Après les chutes de 2002 (- 6,4 %) et 2003 (- 9,5 %), elles restent à un niveau bas, 1,19 million d'unités, chiffre inférieur de 140 000 unités à la moyenne des années 1995 à 2004. En volume, la consommation des ménages augmente de 2,8 % (tableau 1), dont 3,5 % pour les véhicules neufs, du fait de la forte hausse des immatriculations de voitures de plus de huit CV (+ 13,8 %). Les immatriculations continuent de progresser pour les véhicules de « niche » (4/4, cabriolet...) et les véhicules de loisirs (camping-car). Cependant, reflet des arbitrages des ménages, les immatriculations de véhicules d'occasion progressent plus que celles de voitures neuves (+ 2,3 % contre + 1,2 %).

L'investissement des entreprises (+ 3,5 %) contribue à soutenir le marché. Le regain de l'investissement se porte surtout sur les véhicules commerciaux et industriels. Le transport croît en effet tendanciellement plus rapidement que l'activité économique générale et la reprise de 2004 entraîne une poussée des immatriculations de véhicules utilitaires légers (+ 7 %) et de véhicules industriels (+ 3,8 %), après deux années consécutives de fortes baisses. La bonne tenue du bâtiment et des travaux publics contribue

aussi à ce redressement. En revanche, les immatriculations de voitures neuves par les sociétés (41 % du marché en 2004) baissent de 1,2 %.

Avec 53,6 milliards d'euros d'exportations, l'industrie automobile engrange des résultats records en 2004. Ces exportations représentent 18,5 % des

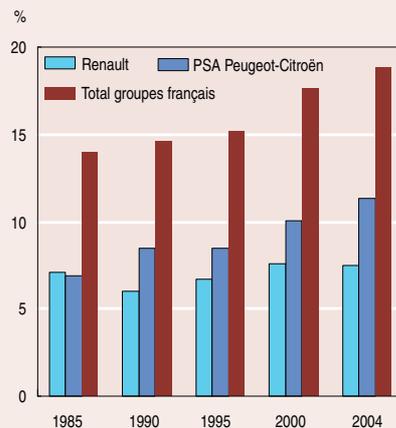
La voie européenne élargie

En 2003, l'Union européenne est la deuxième région du monde pour la production de véhicules automobiles (32 %), derrière l'Asie (36 %) mais devant l'Amérique (30 %). C'est aussi le deuxième marché (33 %), derrière l'Amérique (37 %) mais devant l'Asie (29 %). Le secteur automobile représente 3 % du PIB de l'Union européenne à 15, et 7,5 % de la valeur ajoutée des industries manufacturières. Dix millions de personnes travaillent directement ou indirectement pour l'industrie automobile, soit 7 % de l'emploi du secteur manufacturier européen. Les constructeurs français ont de longue date acquis un poids important en Europe (graphique 4). Une grande part de leur

renouveau au cours de la décennie 1995-2004 tient à la capacité dont ils ont fait preuve pour élargir leur présence sur ce marché extrêmement concurrentiel. En 2004, les marques françaises représentent un quart des immatriculations de voitures particulières neuves et un tiers de celles de véhicules utilitaires légers, ce qui représente des gains de parts de marché de 2 et 3 points par rapport à 1995. Les échanges extérieurs de la France avec ses partenaires de l'Union européenne représentent les quatre cinquièmes des exportations comme des importations en produits de l'industrie automobile.

Les constructeurs français, dans la perspective de l'élargissement de l'Union européenne, ont accru leur implantation dans les pays d'Europe centrale et orientale (PECO), soit par des acquisitions, soit en construisant de nouvelles unités de production. Le groupe Renault possède une usine d'assemblage en Roumanie et une autre en Slovaquie, le groupe PSA Peugeot Citroën en lance une en République Tchèque et une autre en Slovaquie. Ces quatre unités représentent une capacité annuelle de production de 600 000 véhicules. Dans la stratégie des constructeurs, cette région est surtout dédiée à la production de voitures d'entrée de gamme. Il s'agit de répondre à la demande de ces nouveaux marchés, mais aussi à celle de l'ensemble du marché européen, où les véhicules d'entrée de gamme représentent le tiers des immatriculations neuves. Le solde des échanges avec les PECO contribue à l'excédent global (graphique 5).

④ Les groupes automobiles français à la conquête de l'Europe

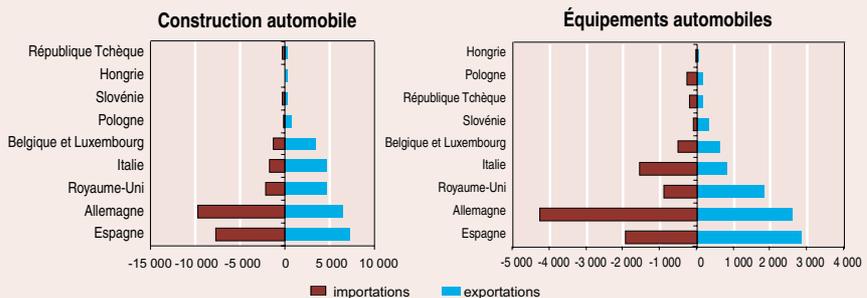


En vingt ans, les groupes français ont gagné des parts de marché en Europe, mais cette progression s'est interrompue en 2004 (voir tableau 3).

Sources : association des constructeurs européens, comité des constructeurs français d'automobiles

⑤ Les échanges extérieurs de la France en produits de l'industrie automobile avec ses partenaires de l'Union européenne en 2004

millions d'euros



Sources : Douanes, Insee

3 Parts de marché en baisse pour les groupes français en 2004

Groupes	France						Europe ¹ hors France					
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1999	2000	2001	2002	2003	2004
PSA Peugeot Citroën	30,3	31,8	34,0	33,9	33,1	31,7	9,6	10,4	11,4	12,1	12,3	11,7
Renault	28,9	29,1	27,9	28,4	28,2	28,4	8,2	7,7	7,9	8,1	8,1	7,8
Groupes allemands	14,3	14,4	14,9	14,9	14,3	14,6	29,0	29,5	30,2	30,4	30,0	30,0
Groupe italien (Fiat)	6,1	6,1	5,8	4,9	4,2	3,8	10,4	11,2	10,9	9,7	8,8	8,6
Groupe anglais (MG Rover)	0,7	0,5	0,3	0,2	0,2	0,2	1,5	1,3	1,1	1,0	1,0	0,8
Groupes américains	13,4	11,7	11,0	10,5	11,0	11,2	24,1	22,6	23,3	22,8	22,3	22,5
Groupes Japonais ²	4,8	4,8	4,6	5,4	6,8	7,3	13,2	13,1	11,8	12,7	13,8	14,2
Groupes Coréens	0,9	1,0	0,8	1,0	1,3	1,6	3,5	3,8	3,1	2,9	3,5	4,1

Immatriculations de véhicules légers neufs par groupe (voitures particulières et autres véhicules de moins de 3,5 tonnes) - Nombre de véhicules, part du total en %.

1. Europe : Union européenne à 15 + Suisse, Norvège, Islande.

2. Y compris Nissan.

Sources : association des constructeurs européens d'automobiles, comité des constructeurs français d'automobiles

exportations totales de produits des industries manufacturières.

Ces résultats sont essentiellement dus aux constructeurs, avec des exportations qui progressent au sein de l'Union européenne (+ 10,6 %), mais aussi sur les autres marchés mondiaux (+ 16,8 %). Les exportations des fabricants d'équipements augmentent plus modestement (+ 1,1 %).

Des parts de marché en léger recul en France et en Europe

À l'inverse des résultats obtenus depuis une décennie (*encadré*), l'année 2004 marque néanmoins un revers pour les constructeurs français. Ils perdent 1,2 point de part de marché en France, et 0,9 point dans le reste de l'Europe (*tableau 3*).

Sur le marché intérieur, les marques allemandes profitent de la hausse des immatriculations de voitures de forte puissance, tandis que les marques japonaises et coréennes continuent de gagner des parts de marché sur la plupart des segments.

Hors de France, la perte des groupes français est plus prononcée pour les véhicules utilitaires légers (-1,3 point)

que pour les voitures particulières (-1 point). La part de marché des groupes allemands se stabilise à 30 %, celle des groupes italiens et anglais continue de s'effriter. Les groupes américains grignotent 0,2 point et représentent 22,5 % du marché. Les groupes asiatiques gagnent pour leur part un point et totalisent 18,3 % des immatriculations neuves en 2004.

Sources

Les résultats présentés ici sont pour l'essentiel issus des **comptes nationaux en base 2000**. Ils sont révisés substantiellement par rapport à ceux de la base 1995, auxquels ils ne sont pas directement comparables. Des éléments détaillés expliquant les modifications apportées sont disponibles sur le site www.insee.fr, rubrique comptes nationaux annuels (**dosier « base 2000 »**).

Définitions

Une **branche d'activité** regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui fabriquent des produits qui appartiennent au même poste de la nomenclature d'activité économique. Au contraire, un secteur regroupe des entreprises classées selon leur activité principale.

L'**industrie automobile** rassemble les branches de la **construction de véhicules automobiles** et de la **fabrication d'équipements pour automobiles**. La construction de véhicules automobiles inclut la construction de voitures particulières, de véhicules utilitaires légers (PTAC<3,5t) et lourds (PTAC>3,5t), de cars et bus, ainsi que la fabrication de moteurs et carrosseries. La fabrication d'équipements comprend essentiellement tous les autres éléments mécaniques constitutifs des véhicules (transmission, suspension, freinage, climatisation, confort et sécurité de l'habitacle, etc.) ; elle n'inclut pas les équipements électriques et électroniques.

L'**industrie manufacturière** regroupe ici l'ensemble des branches industrielles à l'exception des industries agricoles et alimentaires et de l'énergie. Dans les statistiques d'Eurostat, les industries agricoles et alimentaires sont incluses dans l'industrie manufacturière.

Bibliographie

« Les comptes de la Nation en 2004 : une reprise tirée par la demande », *Insee Première* n° 1017, mai 2005.

« L'industrie manufacturière en 2004 : une reprise modérée », *Insee Première* n° 1031, juillet 2005.

« La filière automobile française en Europe : à l'Est du nouveau », *Le 4 pages du Sessi*, n° 181, octobre 2003.

« La chaîne de l'équipement automobile », *Dossiers du Sessi*, 2003.

INSEE PREMIÈRE figure dès sa parution sur le site Internet de l'Insee : www.insee.fr (rubrique Publications)

Vous pouvez vous abonner gratuitement aux avis de parution dans <http://www.insee.fr/fr/ppp/abonnement/abonnement.asp#formulaire>

BULLETIN D'ABONNEMENT A INSEE PREMIERE

A RETOURNER A : INSEE Info Service, Service Abonnement B.P. 409, 75560 Paris CEDEX 12
Tél. : 01 53 17 88 45 Fax : 01 53 17 89 77

OUI, je souhaite m'abonner à INSEE PREMIÈRE - Tarif 2005

Abonnement annuel = 70 € (France) 87 € (Étranger)

Nom ou raison sociale : _____ Activité : _____

Adresse : _____ Tél : _____

Ci-joint mon règlement en Euros par chèque à l'ordre de l'INSEE : _____ €.

Date : _____ Signature

Direction Générale :
18, Bd Adolphe-Pinard
75675 Paris cedex 14
Directeur de la publication :
Jean-Michel Charpin
Rédacteur en chef :
Daniel Temam
Rédacteurs : R. Baktavatsalou,
C. Benveniste, C. Dulon,
A.-C. Morin
Maquette : PT
Code Sage IP051036
ISSN 0997 - 3192
© INSEE 2005

