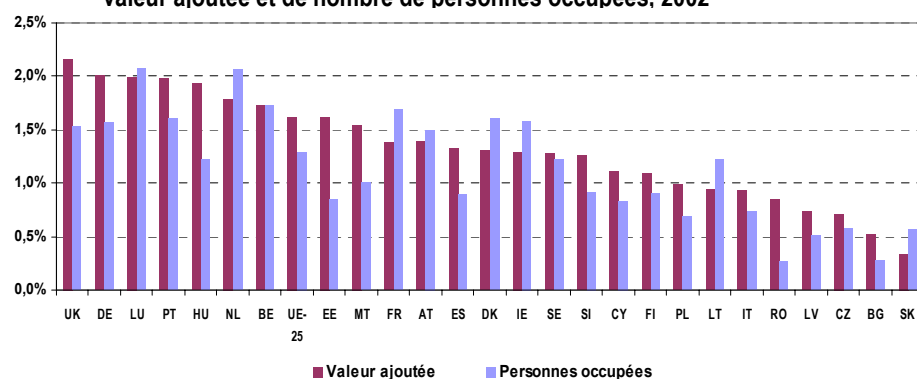


Le commerce de véhicules automobiles dans l'UE

Vue d'ensemble

En 2002, le commerce de véhicules automobiles (voir encadré ci-dessous) a été l'activité la plus importante et la plus productive du secteur du commerce automobile (division 50 de la NACE) dans l'UE-25, selon les statistiques structurelles sur les entreprises (SSE) d'Eurostat. Le secteur a généré une valeur ajoutée de 76,9 milliards d'euros, ce qui équivaut à 1,6 % de la valeur ajoutée totale de l'économie marchande non financière et à 8,6 % de celle de l'ensemble du secteur du commerce (section G de la NACE). En 2001, le commerce de véhicules automobiles a constitué la principale activité pour 162 763 entreprises. Celles-ci ont dégagé un chiffre d'affaires de 707,5 milliards d'euros et ont fourni un emploi à plus de 1,5 million de personnes en 2002, correspondant à 1,3 % de l'économie marchande non financière et à 5,4 % de la main-d'œuvre travaillant dans le commerce.

Graphique 1: Importance du commerce de véhicules automobiles (NACE 50.10) dans l'économie marchande non financière totale (NACE C-K, sauf J), en termes de valeur ajoutée et de nombre de personnes occupées, 2002



Source: Eurostat (SSE)

Note: données 2003: DK, EE, ES, IT, CY, LT, AT, PT, SK, UK, BG, RO / données 2001: BE et CZ / Non disponible: EL

Le poids du commerce de véhicules automobiles dans l'ensemble de l'économie marchande non financière varie considérablement à l'intérieur de l'Union européenne (graphique 1), les parts les plus importantes en termes de valeur ajoutée et d'emploi représentant respectivement environ 7 et 4 fois les parts les plus faibles. Le Royaume-Uni est l'État membre le plus spécialisé en termes de valeur ajoutée. Le secteur y a en effet créé 2,2 % de la valeur ajoutée totale de l'économie marchande non financière, dépassant de plus d'un tiers la moyenne de l'UE-25.

À l'autre extrémité de l'éventail figure la République slovaque où ce secteur représente tout juste 0,3 % de la valeur ajoutée de l'économie marchande non financière, soit un cinquième de la moyenne de l'UE-25. En termes d'emploi, en revanche, ce sont le Luxembourg et les Pays-Bas qui sont les plus spécialisés (avec une part de 2,1 % pour chaque pays), tandis que la Lettonie connaît la spécialisation la plus faible (0,5 %). Cependant, si l'on tient compte des pays candidats – Roumanie et Bulgarie –, les parts en matière d'emploi sont les plus faibles dans ces deux économies (environ 0,3 % pour chacune).

Par ailleurs, bien que la part en termes de valeur ajoutée ait été supérieure à la part en termes d'emploi dans la plupart des États membres, cela n'a pas été le cas pour un tiers d'entre eux, notamment la France et les Pays-Bas, deux des principaux pays contributeurs au secteur dans l'Union européenne. Dans ces États membres, la productivité apparente du travail (c'est-à-dire la valeur ajoutée par personne occupée) a donc été relativement modeste dans le secteur du commerce de véhicules automobiles.

Le commerce de véhicules automobiles correspond à la classe 50.10 «Commerce de véhicules automobiles» de la classification NACE Rév.1.1 qui comprend le commerce de gros et de détail de véhicules neufs ou usagés. Il convient de noter que dans le domaine des statistiques sur les entreprises, la classification des entreprises se fait selon leur activité principale, en l'occurrence le commerce de véhicules automobiles. Cela n'exclut pas que ces entreprises puissent exercer également des activités connexes, telles que l'entretien et la réparation de véhicules. Cependant, les entreprises dont la principale activité est l'entretien et la réparation de véhicules ne font pas partie de cette classe.

Statistiques en bref

INDUSTRIE, COMMERCE ET SERVICES

11/2006

Auteur

Tomasz URBANSKI

Contenu

Vue d'ensemble..... 1

L'Allemagne, le Royaume-Uni et la France représentent 64 % de la valeur ajoutée de l'UE-25..... 2

Croissance générale du chiffre d'affaires et de l'emploi malgré une chute des immatriculations..... 3

Une rentabilité inférieure à celle de l'ensemble du commerce, mais qui progresse..... 4

Des salaires supérieurs à la moyenne dans le commerce de véhicules automobiles..... 5

Les PME: principales contributrices à la valeur ajoutée et à l'emploi..... 6



Fin de rédaction: 27.03.2006
Données extraites le: 30.11.2005
ISSN 1561-4859
Numéro de catalogue: KS-NP-06-011-FR-N
© Communautés européennes, 2006

La productivité apparente du travail (valeur ajoutée par personne occupée) s'est établie à 51 100 euros dans l'UE-25 en 2002, ce qui équivaut au niveau de productivité le plus élevé dans le secteur du commerce automobile et était supérieure de près de 60 % à la moyenne de l'ensemble du commerce (32 200 euros). C'est le Royaume-Uni qui a affiché la productivité la plus élevée (72 000 euros), suivi de la Finlande (68 200 euros) et de l'Allemagne (62 900 euros).

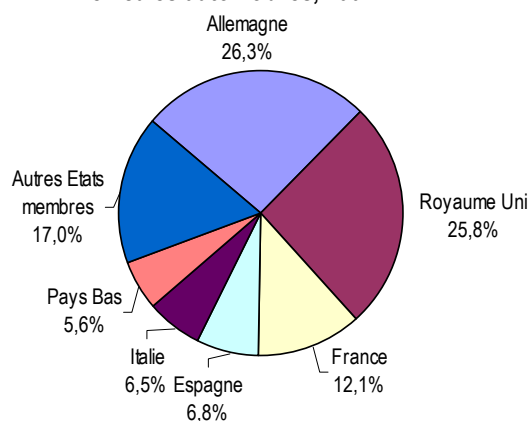
Cependant, la productivité apparente plus élevée a été contrebalancée par des dépenses moyennes de personnel également plus élevées atteignant 27 668 euros par salarié dans l'UE-25 en 2002, soit environ 25 % de plus que la moyenne du secteur du commerce. C'est aussi la valeur la

plus élevée parmi les groupes du secteur du commerce automobile. Les dépenses de personnel les plus fortes ont été relevées dans les trois pays suivants: Norvège (47 777 euros), Belgique (39 171 euros en 2001) et Suède (38 526 euros).

En combinant ces deux ratios, on obtient la productivité du travail ajustée par les salaires (qui tient compte des dépenses moyennes de personnel); celle-ci a atteint 184,6 % dans l'UE-25 en 2002, soit 40 points de plus que pour l'ensemble du commerce. Les trois États membres qui ont enregistré les niveaux de productivité les plus élevés, en utilisant ce ratio, sont Malte (286,4 %), la Lettonie (259,6 %) et le Royaume-Uni (235,4 % en 2003).

L'Allemagne, le Royaume-Uni et la France représentent 64 % de la valeur ajoutée de l'UE-25

Graphique 2: Principaux États membres contributeurs* à la valeur ajoutée de l'UE-25 dans le commerce de véhicules automobiles, 2002**



* ne sont pris en compte que les États membres contribuant pour plus de 5 % à la valeur ajoutée du secteur

**DE, NL: 2002; pour les «autres États membres», voir le tableau 1

Source: Eurostat (SSE)

L'Allemagne, la France et le Royaume-Uni sont les trois États membres qui ont systématiquement contribué le plus à la valeur ajoutée, au chiffre d'affaires, à l'emploi, et au nombre

d'entreprises dans l'UE-25, ce qui reflète en partie leur poids économique dans le secteur du commerce de véhicules automobiles. Ces trois États membres représentent 64 % de la valeur ajoutée totale de l'UE-25 et emploient un peu plus de la moitié des personnes.

Comme le montre le graphique 2, l'Allemagne est le plus grand contributeur à la valeur ajoutée de l'UE-25 (26,3 %), suivie de près par le Royaume-Uni (25,8 %) et la France avec moins de la moitié de ces parts (12,1 %). Le classement est le même pour ce qui est de l'emploi, avec 21,4 % de personnes occupées en Allemagne, 18,3 % au Royaume-Uni et 15,8 % en France.

Le classement est différent lorsqu'on considère le chiffre d'affaires. Le Royaume-Uni détient la plus grande part (21,2 %) des 707,5 milliards d'euros générés dans l'UE-25 en 2002; viennent ensuite, à peu près à rang égal, la France (14,8 %) et l'Allemagne (14,7 %).

Des 162 763 entreprises de l'UE-25 dont l'activité principale était le commerce de véhicules automobiles en 2001, le plus grand nombre se situe en France (18,4 %), au Royaume-Uni (15,3 %) et en Allemagne (13,3 %).

Tableau 1: Principaux indicateurs du commerce de véhicules automobiles (NACE 50.10), 2002

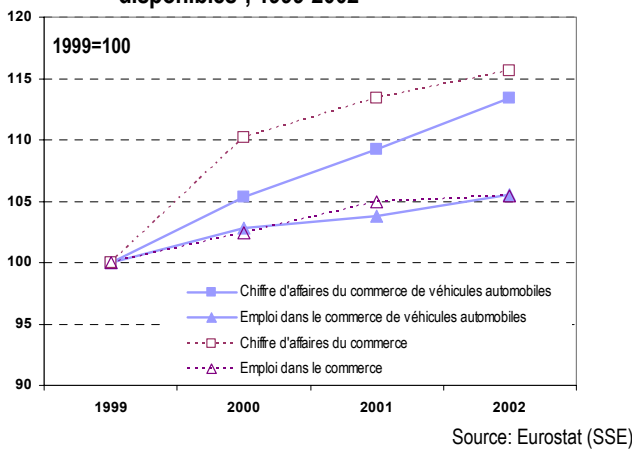
	EU-25	BE*	CZ*	DK**	DE	EE**	ES**	FR**	IE	IT**	CY**	LV	LT**	LU
Valeur ajoutée au coût des facteurs – en millions d'euros	76 880	2 186	243	1 251	20 247	70	5 203	9 292	886	4 978	57	35	54	204
Part du pays sur le total de l'UE-25***		2,8%	0,3%	1,6%	26,3%	0,1%	6,8%	12,1%	1,2%	6,5%	0,1%	0,0%	0,1%	0,3%
Chiffre d'affaires – en millions d'euros	707 549	39 412	3 809	21 676	103 793	843	60 199	104 796	10 010	89 633	642	335	731	1 958
Part du pays sur le total de l'UE-25***		5,6%	0,5%	3,1%	14,7%	0,1%	8,5%	14,8%	1,4%	12,7%	0,1%	0,0%	0,1%	0,3%
Personnes occupées	1 505 600	42 516	20 534	26 290	321 690	3 137	109 128	237 954	14 624	107 147	1 526	2 797	9 449	3 781
Part du pays sur le total de l'UE-25***		2,8%	1,4%	1,7%	21,4%	0,2%	7,2%	15,8%	1,0%	7,1%	0,1%	0,2%	0,6%	0,3%
Nombre d'entreprises	162 763*	7 646	2 588	2 155	21 715	299	10 511	30 027	1 184	16 357	293	194	933	414
Part du pays sur le total de l'UE-25***		4,7%	1,6%	1,3%	13,3%	0,2%	6,5%	18,4%	0,7%	10,0%	0,2%	0,1%	0,6%	0,3%
Average personnel cost – en milliers d'euros	27,7	39,2	8,6	35,5	31,0	11,3	26,9	33,3	31,1	30,6	20,2	4,8	3,0	34,5
Productivité apparente du travail (valeur ajoutée par personne occupée) – en milliers d'euros	51,1	51,4	11,8	47,6	62,9	22,4	47,7	39,1	60,6	46,5	37,5	12,5	5,7	54,0
Productivité du travail ajustée par les salaires – en %	184,6	131,2	137,1	128,8	203,0	198,6	177,2	117,2	194,6	151,8	186,1	259,6	191,3	156,2
Taux brut d'exploitation (excédent brut d'exploitation/chiffre d'affaires) – en %	5,6	2,2	2,4	1,4	10,7	4,2	4,0	1,5	4,6	2,7	4,4	6,4	3,8	4,2

*Données 2001 / ** Données 2003 / *** Parts respectives sur la base des données disponibles / Données non disponibles pour la Grèce.

Source: Eurostat (SSE)

Croissance générale du chiffre d'affaires et de l'emploi malgré une chute des immatriculations

Graphique 3: Croissance du chiffre d'affaires dans le commerce de véhicules automobiles, somme des États membres pour lesquels des données sont disponibles*, 1999-2002



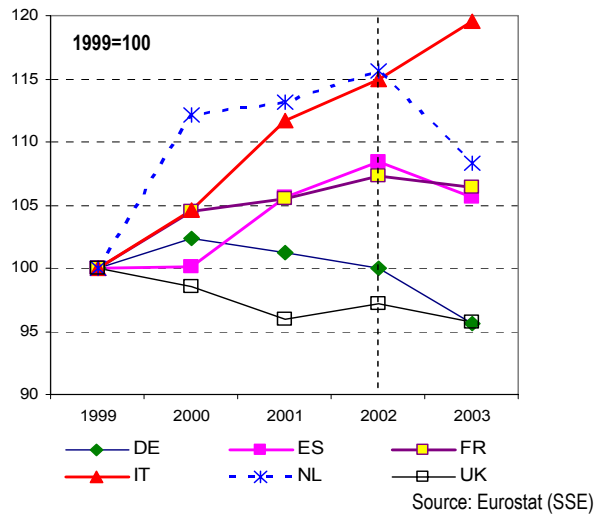
* Sur la base de la somme des données afférentes aux 15 États membres représentant près de 88 % du chiffre d'affaires et 89 % de l'emploi dans le commerce de véhicules automobiles en 2002 et 88 % du chiffre d'affaires et plus de 83 % des personnes occupées dans le commerce en général.

Sur la base de la somme des 15 États membres représentant, en 2002, près de 88 % du chiffre d'affaires du secteur du commerce de véhicules automobiles dans l'UE-25, le chiffre d'affaires a augmenté d'environ 13,4 % entre 1999 et 2002, une progression inférieure de plus de 2 points à la croissance moyenne du commerce dans son ensemble (graphique 3). Sur la base du même agrégat, la croissance de l'emploi a néanmoins été bien plus faible, se situant juste au-dessus de 5 %, une valeur proche de la moyenne de l'ensemble du commerce.

La progression du chiffre d'affaires a été nettement inférieure – de près de cinq points – à celle qui a été relevée dans l'ensemble du commerce entre 1999 et 2000, lorsque la croissance atteignait seulement 5 %. Le chiffre d'affaires a ensuite connu une reprise entre 2000 et 2002, progressant environ 1,5 fois plus vite que celui du commerce en général.

En examinant de plus près l'emploi dans le secteur du commerce de véhicules automobiles (graphique 4), on note que, jusqu'en 2002, la France et l'Espagne ont évolué à peu près de la même manière que l'ensemble des 15 États membres présentés dans le graphique 3.

Graphique 4: Croissance de l'emploi dans le commerce de véhicules automobiles, principaux pays contributeurs*, 1999-2003



Note: DE 2003: données préliminaires
*ne sont pris en compte que les États membres contribuant pour plus de 5 % à la valeur ajoutée du secteur

Pour les autres États membres cependant (ne sont pris en considération que les États membres contribuant pour plus de 5 % à la valeur ajoutée de l'UE-25), on constate des variations importantes en ce qui concerne l'évolution annuelle ou générale. L'emploi, par exemple, a progressé le plus rapidement – de près de 5 % par an – aux Pays-Bas et en Italie. La croissance annuelle la plus rapide a été enregistrée aux Pays-Bas entre 1999 et 2000: presque +12 %. En progression jusqu'en 2002, le Royaume-Uni a été le seul pays dans ce groupe à enregistrer un recul général de près de 2,8 %, malgré une légère reprise en 2002. Cependant, en 2003 des baisses de l'emploi ont été observées dans tous ces États membres, à l'exception de l'Italie.

Un certain nombre de facteurs ont certainement pesé sur la croissance dans le secteur du commerce de véhicules automobiles, qui est dominé par les ventes de voitures (supérieures à celles des camions, bus ou autocars, par exemple): on peut citer des comportements d'acquisition et d'utilisation des voitures en constante évolution, la fixation de prix plus compétitifs par les concessionnaires et le pouvoir d'achat des consommateurs.

Tableau 1: Principaux indicateurs du commerce de véhicules automobiles (NACE 50.10), 2002 (suite)

	HU**	MT	NL	AT**	PL	PT**	SI	SK**	FI	SE	UK**	BG**	RO**	NO
Valeur ajoutée au coût des facteurs – en millions d'euros	567	45	4 292	1 649	965	1 198	128	37	750	1 674	19 834	35	147	866
Part du pays sur le total de l'UE-25***	0,7%	0,1%	5,6%	2,1%	1,3%	1,6%	0,2%	0,0%	1,0%	2,2%	25,8%			
Chiffre d'affaires – en millions d'euros	8 165	286	48 005	15 152	8 538	14 884	1 832	1 291	8 890	17 885	149 864	492	943	8 115
Part du pays sur le total de l'UE-25***	1,2%	0,0%	6,8%	2,1%	1,2%	2,1%	0,3%	0,2%	1,3%	2,5%	21,2%			
Personnes occupées	33 355	1 213	99 946	34 673	51 526	46 120	5 475	5 070	11 002	31 911	275 654	4 860	10 341	13 979
Part du pays sur le total de l'UE-25***	2,2%	0,1%	6,6%	2,3%	3,4%	3,1%	0,4%	0,3%	0,7%	2,1%	18,3%			
Nombre d'entreprises	5 044	191	14 635	2 715	11 691	5 322	650	248	1 498	3 907	24 936	732	833	2 503
Part du pays sur le total de l'UE-25***	3,1%	0,1%	9,0%	1,7%	7,2%	3,3%	0,4%	0,2%	0,9%	2,4%	15,3%			
Average personnel cost – en milliers d'euros	7,4	13,0	28,9	35,9	16,5	17,5	15,9	7,4	37,6	38,5	30,6	3,9	3,7	47,8
Productivité apparente du travail (valeur ajoutée par personne occupée) – en milliers d'euros	17,0	37,2	42,9	47,5	18,7	26,0	23,3	7,4	68,2	52,4	72,0	7,2	14,2	62
Productivité du travail ajustée par les salaires – en %	230,2	286,4	148,7	132,5	113,8	148,7	146,8	99,8	181,4	136,1	235,4	184,5	386,8	130
Taux brut d'exploitation (excédent brut d'exploitation/chiffre d'affaires) – en %	4,0	10,8	3,8	3,2	4,7	2,8	2,3	0,0	3,9	2,9	8,1	3,8	11,7	3

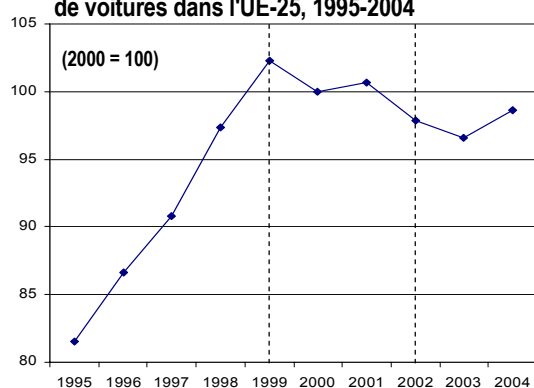
** Données 2003

Source: Eurostat (SSE)

Les données provenant des statistiques sur les transports d'Eurostat montrent, par exemple, que le nombre de voitures particulières pour 1000 habitants a augmenté de 7,2 % dans l'UE-25 durant ces mêmes années, passant de 432 en 1999 à 463 en 2002. Le stock de voitures s'est accru dans presque tous les pays pour atteindre un total de 208 millions de voitures dans l'UE-25 en 2002.

Il est intéressant de noter qu'une partie de cette augmentation du chiffre d'affaires dans le commerce de véhicules automobiles de l'UE-25 semble imputable à d'autres sources que les voitures neuves. C'est ce que suggère l'indice des immatriculations de voitures qui fait en réalité apparaître une diminution de 4,3 % du nombre des premières immatriculations entre 1999 et 2002 (graphique 5). On peut avancer comme explications une progression du commerce d'autres véhicules automobiles, comme les camions ou les voitures d'occasion, un report relatif des ventes sur des modèles plus chers, ou des ventes de voitures expédiées (et immatriculées) hors de l'UE.

Graph. 5: Évolution du nombre des premières immatriculations de voitures dans l'UE-25, 1995-2004



Source: Eurostat (Statistiques conjoncturelles)

L'évolution des prix au cours des années considérées aurait plutôt eu tendance à stimuler le commerce de voitures. Selon

l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) d'Eurostat, les prix d'achat des voitures ont augmenté de seulement 1,2 % dans l'UE-25 entre 1999 et 2002, une augmentation six fois moindre que celle de l'indice général tous postes qui a été de 7,2 %.

Du dernier rapport de la Commission européenne sur les prix des voitures¹, il ressort que les prix continuent de converger dans l'Union élargie, notamment dans les nouveaux États membres. Néanmoins, pour certains modèles, la différence entre l'État membre le moins cher et l'État membre le plus cher peut encore se révéler considérable: sur près de 1900 prix cités dans le rapport, presque un tiers ont dépassé le prix le plus bas de plus de 20 %. D'une manière générale, les prix hors taxes sont les plus bas au Danemark et les plus élevés en Allemagne.

Le marché du commerce de véhicules automobiles s'attend à être touché par le nouveau règlement d'exemption par catégorie relatif aux accords de distribution et de service de vente et d'après-vente de véhicules automobiles, pleinement en vigueur depuis 2005². En bref, ce système permet aux concessionnaires de mener des campagnes publicitaires dans l'ensemble de l'UE, d'utiliser de nouvelles techniques de distribution (telles que la vente par Internet et la distribution multimarque), et d'ouvrir des points de vente ou de livraison dans d'autres États-Membres. Selon la Commission Européenne³, les propriétaires de véhicules bénéficieront aussi d'un choix plus large de fournisseurs de services après-vente, qu'il s'agisse de réparateurs agréés ou indépendants. Ces changements s'ajoutent aux avantages de plus grande transparence de prix amenée par l'euro et la popularité croissante du commerce électronique.

¹ Pour plus d'informations, voir les pages consacrées au secteur automobile sur le site Web de la Direction générale de la concurrence de la Commission européenne à l'adresse suivante: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/

² Règlement de la Commission (EC) No 1400/2002 du 31 juillet 2002

³ Communiqué de Presse IP/03/1318, 30/09/2003

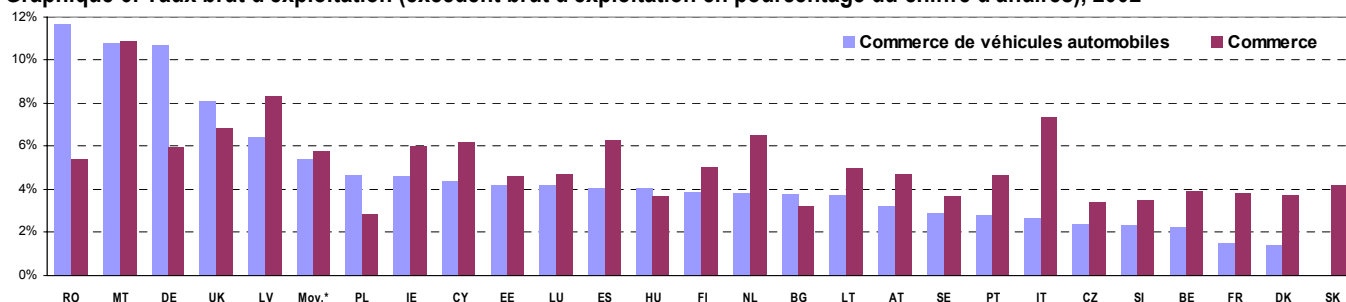
Une rentabilité inférieure à celle de l'ensemble du commerce, mais qui progresse

En 2002, les acquisitions de biens et de services – principalement des voitures achetées aux fabricants – ont représenté une part légèrement plus grande du chiffre d'affaires que dans le secteur du commerce dans son ensemble. Sur la base d'un agrégat composé des 22 États membres qui contribuent pour près de 93 % au chiffre d'affaires du commerce de véhicules automobiles de l'UE-25, cette part était de 87,2 %, dépassant de plus de deux points la moyenne du secteur du commerce. En revanche, la part des dépenses de personnel (la somme des salaires et des

charges sociales) dans le chiffre d'affaires a été plus faible, s'établissant à 5,8 %, ce qui correspond à 2,5 points de moins que pour la moyenne du commerce.

En conséquence, le taux brut d'exploitation, un indicateur de la rentabilité, a atteint 5,4 % en moyenne pour ces 22 États membres en 2002, un niveau inférieur de moins d'un demi-point à la moyenne du commerce dans son ensemble (graphique 6).

Graphique 6: Taux brut d'exploitation (excédent brut d'exploitation en pourcentage du chiffre d'affaires), 2002*



* «Moyenne» basée sur les données 2002 pour 22 États membres qui contribuent pour près de 93 % au chiffre d'affaires; données 2003: DK, EE, ES, IT, CY, LT, HU, AT, PT, UK, BG, RO / données 2001: UE-25, BE et CZ / Non disponible: EL

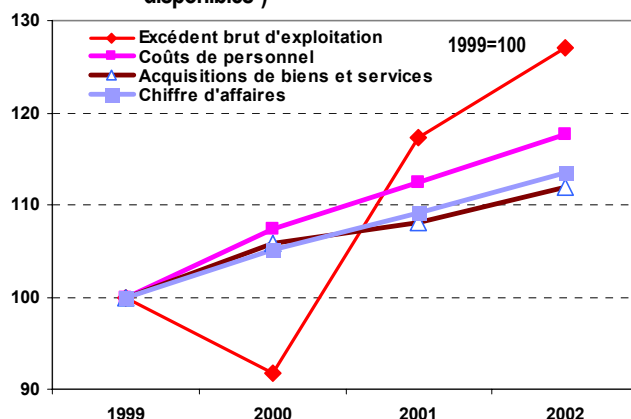
Source: Eurostat (SSE)

Le secteur est moins rentable que le commerce dans son ensemble dans la grande majorité des États membres. Le contraire ne s'est vérifié que pour l'Allemagne, le Royaume-Uni, la Pologne et la Hongrie. La Roumanie et la Bulgarie peuvent également être ajoutées à cette liste.

Les taux bruts d'exploitation les plus élevés dans le secteur du commerce de véhicules automobiles ont été observés en Roumanie, avec près de 12 %, suivie de Malte et de l'Allemagne (avec 11 % respectivement). Il y a lieu de noter que l'Allemagne a non seulement affiché les dépenses de personnel les plus fortes par rapport au chiffre d'affaires, mais également les prix des voitures les plus élevés, selon un rapport publié récemment par la Commission européenne (voir page 4). Les taux bruts d'exploitation les plus faibles ont été enregistrés en République slovaque (0,02 %), au Danemark (1,4 %) et en France (1,5 %).

Le graphique 7 illustre l'évolution du chiffre d'affaires, des dépenses et de l'excédent brut d'exploitation dans le secteur du commerce de véhicules automobiles entre 1999 et 2002, sur la base des données disponibles pour 17 États membres représentant environ 88 % du chiffre d'affaires dans le secteur. Tous ces éléments ont connu une croissance sur la période considérée, la progression la plus notable étant celle de l'excédent brut d'exploitation (+27 %), malgré un recul de 8,3 % entre 1999 et 2000. Il est vrai que l'excédent brut d'exploitation correspond à des valeurs plus faibles que les autres variables et est donc aussi plus volatil.

Graphique 7: Évolution du chiffre d'affaires, des dépenses et de l'excédent brut d'exploitation dans le commerce de véhicules automobiles, 1999-2002 (somme des États membres pour lesquels des données sont disponibles*)



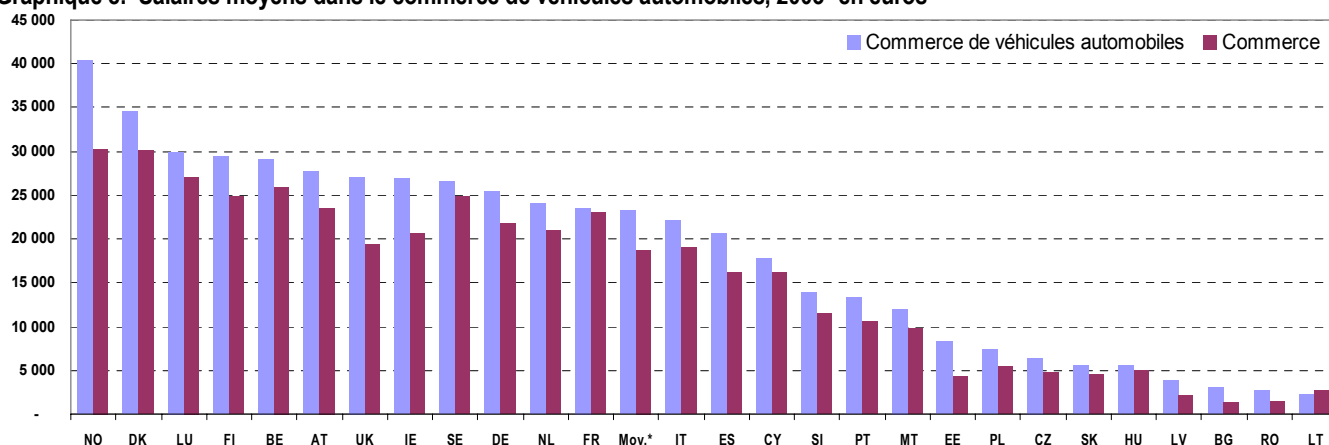
Source: Eurostat (SBS)

* Somme établie sur la base d'un agrégat de 17 États membres représentant 88 % du chiffre d'affaires en 2002.

En l'occurrence, son évolution semble largement tributaire des variations de la composante la plus importante des dépenses – l'acquisition de biens et services – par rapport au chiffre d'affaires. Les dépenses de personnel prennent la seconde place en termes de croissance (+17,7 %), mais comme il a été dit plus haut, elles sont nettement plus faibles que les acquisitions de biens et services dans le secteur du commerce de véhicules automobiles.

Des salaires supérieurs à la moyenne dans le commerce de véhicules automobiles

Graphique 8: Salaires moyens dans le commerce de véhicules automobiles, 2003+ en euros



* Données 2001: BE, CZ / données 2002: DE, FI, LV, LU, MT, PL, SL, SE / EL non disponible

* «Moyenne» basée sur les données 2002 pour 21 États membres représentant près de 93 % du chiffre d'affaires

Source: Eurostat (SSE)

Avec 23 262 euros, les salaires moyens (dépenses de personnel moins les charges sociales) dans le secteur du commerce de véhicules automobiles ont dépassé d'environ 24 % ceux du commerce dans son ensemble, sur la base d'un agrégat de 21 États membres en 2002 (représentant près de 93 % du chiffre d'affaires de l'UE-25) (graphique 8).

Les salaires moyens les plus élevés dans le secteur du commerce de véhicules automobiles ont été relevés en Norvège (40 277 euros), au Danemark (34 626 euros) et au Luxembourg (29 949 euros). Les salaires ont été supérieurs à

25 000 euros dans neuf États membres (non considérant la Norvège), et inférieurs à 10 000 euros dans sept autres (excluant la Bulgarie et la Roumanie).

Les salaires moyens ont été plus élevés que dans le secteur du commerce en général dans tous les États membres, à l'exception de la Lituanie, où le salaire moyen atteignait environ 87 % de celui de l'ensemble du commerce. Les écarts les plus importants ont été observés en Estonie, où les salaires moyens représentent environ 192 % de ceux de l'ensemble du commerce; viennent ensuite la Lettonie

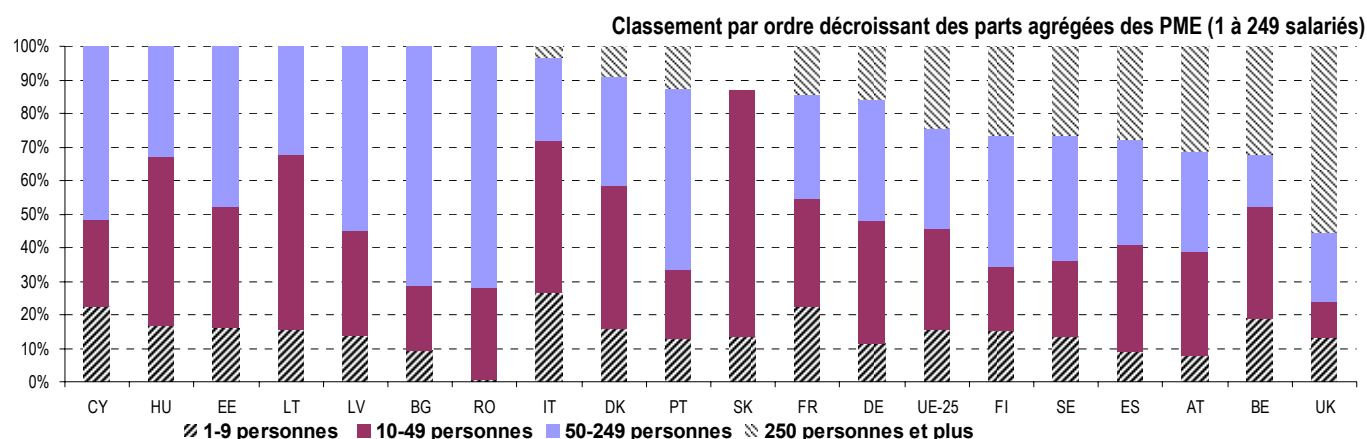
(181 %) et le Royaume-Uni (140 %). En revanche, c'est en France que l'écart a été le plus faible, avec environ 2 % de plus seulement.

Les statistiques structurelles sur les entreprises d'Eurostat font également apparaître que dans la plupart des États membres, les salariés travaillant dans le commerce des véhicules automobiles avaient plus de chances d'occuper un emploi à temps plein, par comparaison avec la moyenne dans le commerce en général. Cela s'est vérifié pour tous les

principaux pays contributeurs. En Espagne, par exemple, la part des salariés à temps partiel est cinq fois plus élevée dans le commerce en général que dans le commerce de véhicules automobiles (16 % contre 3 %, en 2003). Dans les principaux pays contributeurs que sont l'Allemagne et le Royaume-Uni, cette part s'établit respectivement à environ un tiers (13 % contre 39 %, en 2002) et un quart (11 % contre 42 %, en 2003) de la moyenne enregistrée dans le commerce.

Les PME: principales contributrices à la valeur ajoutée et à l'emploi

Graphique 9: Valeur ajoutée dans le commerce de véhicules automobiles par classe de taille des entreprises, 2003*



*Note: données 2002: DE, LV, SE, UK et BG / données 2001: UE-25, BE et HU / Non disponible: CZ, EL, IE, NL, LU, MT, PL, SL

Les petites et moyennes entreprises (PME) employant de 1 à 249 personnes dominent nettement dans le secteur du commerce de véhicules automobiles. En 2001, elles généraient plus de 75 % de la valeur ajoutée totale du secteur dans l'UE-25, à comparer avec un peu moins de 70 % pour le commerce dans son ensemble (graphique 9).

La contribution des PME à la valeur ajoutée sectorielle totale était supérieure à la moyenne de l'UE dans 11 États membres, et atteignait 100 % dans cinq d'entre eux. À l'inverse, elle était la plus faible au Royaume-Uni (45 %) qui est aussi le seul État membre dans lequel la contribution des grandes entreprises employant au moins 250 personnes a représenté plus de la moitié de la valeur ajoutée totale.

En ce qui concerne la proportion de personnes occupées, la différence entre le commerce de véhicules automobiles et l'ensemble du commerce était encore plus marquée, la part des PME atteignant respectivement 87 % et 73 % dans l'UE-25 en 2001. De ce fait, comme cela est souvent le cas, la contribution des PME dans le secteur du commerce de véhicules automobiles était bien plus grande en termes d'emploi qu'en termes de valeur ajoutée.

En conséquence, dans l'UE-25, la productivité apparente du travail (valeur ajoutée brute par personne occupée) était nettement plus faible en moyenne dans les PME (42 149 euros) que dans les grandes entreprises (89 053 euros), tout en restant supérieure de 39 % à celle des PME du commerce dans son ensemble. Cependant, dans les grandes entreprises, la productivité était 2,4 fois

plus élevée pour le commerce de véhicules automobiles que pour l'ensemble du commerce.

Parmi les PME, les microentreprises (1 à 9 personnes employées) occupaient une place nettement moins importante que dans le commerce en général, représentant 15 % de la valeur ajoutée totale de l'UE-25 contre 28 % dans le commerce en général en 2001. La contribution était de l'ordre de 30 %, tant pour les petites entreprises (10 à 49 personnes occupées) que pour les entreprises moyennes (50 à 249 personnes occupées).

L'importance relativement faible des microentreprises est confirmée par le nombre moyen de personnes occupées par entreprise dans l'ensemble du secteur. Dans l'UE-25, les entreprises dans le secteur du commerce de véhicules automobiles employaient 9 personnes en moyenne en 2001, presque deux fois autant que dans le commerce dans son ensemble; ce schéma s'est plus ou moins répété dans presque tous les États membres.

Par ailleurs, cette situation a aussi influé sur la proportion de salariés (travailleurs rémunérés) dans le total des personnes occupées dans le secteur. En 2002, 90 % des personnes occupées dans le secteur du commerce de véhicules automobiles dans l'UE-25 étaient des salariés, soit 10 points de plus que dans le commerce en moyenne; là encore, le schéma s'est répété plus ou moins dans l'ensemble de l'Union. Parmi les huit États membres où les parts étaient supérieures de plus de 10 points, la marge atteignait environ 30 points en Italie et à Malte.

➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES MÉTHODOLOGIQUES

SOURCES DE DONNÉES

Sauf indication contraire, tous les chiffres figurant dans la présente publication proviennent d'Eurostat. La plupart des sources de données sont mises à jour en permanence et révisées le cas échéant. La présente publication reflète l'état de disponibilité des données dans la base de données de référence d'Eurostat en novembre 2005.

Les statistiques structurelles sur les entreprises (SSE) constituent la principale source des données prises en compte pour cette publication. Deux grands ensembles de données SSE ont été utilisés: les statistiques annuelles sur les entreprises et les statistiques annuelles sur les entreprises ventilées par classe de taille. Ces dernières, tout comme d'autres ensembles de données SSE, sont disponibles sous la rubrique «industrie, commerce et services» du site Web d'Eurostat: <http://europa.eu.int/comm/eurostat/> (sélectionner «données» / «industrie, commerce et services» / «vue horizontale» / «statistiques structurelles sur les entreprises»). Un certain nombre de publications et de données figurent dans la section consacrée aux entreprises européennes, située directement sous la rubrique «industrie, commerce et services» du site Web d'Eurostat.

Les statistiques conjoncturelles des entreprises ont été utilisées pour compléter les données SSE par des informations sur le développement des séries chronologiques, sur la base de l'indice de la production industrielle. Cet indice montre l'évolution de la valeur ajoutée au coût des facteurs, à prix constants.

Parmi les **autres sources** utilisées figurent l'indice des prix à la consommation harmonisé, les statistiques sur les transports et le rapport de la Commission sur les prix des voitures.

PAYS

La présente publication concerne l'Union européenne et ses 25 États membres (UE-25): la Belgique (BE), la République tchèque (CZ), le Danemark (DK), l'Allemagne (DE), l'Estonie (EE), la Grèce (EL), l'Espagne (ES), la France (FR), l'Irlande (IE), l'Italie (IT), Chypre (CY), la Lettonie (LV), la Lituanie (LT), le Luxembourg (LU), la Hongrie (HU), Malte (MT), les Pays-Bas (NL), l'Autriche (AT), la Pologne (PL), le Portugal (PT), la Slovaquie (SK), la Slovaquie (SK), la Finlande (FI), la Suède (SE) et le Royaume-Uni (UK). Ont également été pris en compte les pays candidats ainsi que les pays de l'AELE et de l'EEE disposant de données: la Bulgarie (BG), la Roumanie (RO) et la Norvège (NO).

UE-25

Les agrégats UE-25 incluent, le cas échéant, des estimations pour les éléments manquants. En l'absence d'agrégats UE-25, ce sont les moyennes des pays pour lesquels des données sont disponibles qui sont présentées, si besoin est.

TAUX DE CHANGE

Toutes les données sont présentées en écus/euros, les monnaies nationales étant converties par application des taux de change moyens en vigueur pendant l'année considérée.

SYMBOLES

“.” non disponible ou confidentiel.

SECTEURS

Les statistiques sont présentées par secteur d'activité conformément au système de classement NACE rév. 1.1. Des comparaisons sont effectuées avec l'ensemble de l'économie marchande non financière et/ou l'ensemble du commerce (section G de la NACE: «Commerce; réparations automobile et d'articles domestiques») et/ou le secteur du commerce automobile (division 50 de la NACE: «Commerce et

réparation automobile»). L'économie marchande non financière comprend les sections C (industries extractives), D (industrie manufacturière), E (production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau), F (construction), G (commerce), H (hôtels et restaurants), I (transports et communications) et K (immobilier, location et services aux entreprises). Il convient de noter qu'aux fins de ces comparaisons, dans la présente publication, l'agrégat pour l'Irlande (IE) exclut la section E et l'agrégat pour Chypre (CY) exclut la section K.

UNITÉ D'OBSERVATION

L'unité d'observation est l'entreprise. Une entreprise peut exercer une ou plusieurs activités dans un ou plusieurs lieux. Les entreprises sont classées par secteurs (nomenclature NACE) en fonction de leur activité principale. Il convient de ne pas confondre entreprise et unité locale, qui correspond à une entreprise ou une partie d'entreprise sise en un lieu topographiquement identifié.

VARIABLES DES STATISTIQUES STRUCTURELLES SUR LES ENTREPRISES

Les variables sont définies conformément au règlement n° 2700/98 de la Commission:

Nombre d'entreprises

Nombre d'entreprises actives pendant au moins une partie de la période de référence.

Nombre de personnes occupées

Nombre total de personnes travaillant dans l'unité considérée et de personnes travaillant à l'extérieur de l'unité tout en faisant partie de celle-ci et en étant rémunérées par elle. Il inclut les propriétaires exploitants, les aides familiaux non rémunérés, les travailleurs à temps partiel, les travailleurs saisonniers, etc.

Valeur ajoutée au coût des facteurs

Revenu brut des activités d'exploitation une fois pris en compte les subventions d'exploitation et les impôts indirects (y compris la taxe sur la valeur ajoutée).

Chiffre d'affaires

Montants facturés par l'unité considérée au cours de la période de référence, à savoir les ventes sur le marché de biens ou services fournis à des tiers.

Productivité apparente du travail

Indicateur simple de productivité qui correspond à la valeur ajoutée divisée par le nombre de personnes occupées.

Productivité du travail ajustée par les salaires (%)

Elle correspond à la valeur ajoutée divisée par les dépenses de personnel, après que ces dernières ont été divisées par le nombre de salariés (travailleurs rémunérés) dans le total des personnes occupées. Elle peut également être calculée en divisant la productivité apparente du travail par les dépenses moyennes de personnel.

Dépenses moyennes de personnel

Les dépenses de personnel sont la rémunération totale, en espèces ou en nature, due par un employeur à ses salariés pour le travail effectué. Elles sont divisées par le nombre de salariés (travailleurs rémunérés), y compris les travailleurs à temps partiel, les travailleurs saisonniers etc; sont en revanche exclues les personnes en congé pour une durée indéterminée.

Acquisitions de biens et services

Valeur de tous les biens et services achetés au cours de l'exercice comptable à des fins de revente ou de consommation durant le processus de production, à l'exclusion des biens d'équipement.

Excédent brut d'exploitation

Excédent dégagé par les activités d'exploitation une fois la main-d'oeuvre rémunérée. Il correspond à la valeur ajoutée au coût des facteurs diminuée des dépenses de personnel.

Degré de spécialisation

La spécialisation est définie ici sur la base de la part de la valeur ajoutée ou de l'emploi représentée par une activité (NACE) par rapport au total de l'économie marchande non financière d'un pays (sections NACE C-K, sauf J).

Pour en savoir plus:

Données:

[Site web EUROSTAT/Industrie, commerce et services/Industrie, commerce et services - vue horizontale/Statistiques structurelles sur les entreprises \(Industrie, Construction, Commerce et Services\)/Statistiques annuelles sur les entreprises/Statistiques annuelles détaillées sur les entreprises commerce](http://ec.europa.eu/eurostat/indus/commerce/services/indus/commerce/services-vue-horizontale/statistiques-structurelles-sur-les-entreprises-industrie-construction-commerce-et-services/statistiques-annuelles-sur-les-entreprises/statistiques-annuelles-detaillees-sur-les-entreprises-commerce)

Les journalistes peuvent contacter le service média support :

Bâtiment BECH, Bureau A4/017
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408
Fax (352) 4301 35349

E-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

European Statistical Data Support:

Eurostat a mis en place, conjointement avec les membres du "Système statistique européen", un réseau de centres d'appui, qui couvrira presque tous les États membres et certains pays de l'AELE.

La mission de ces centres sera d'aider et d'orienter les utilisateurs qui se procureront des données statistiques européennes sur l'internet.

Vous trouverez sur notre site internet des informations sur ce réseau de centres d'appui:
www.europa.eu.int/comm/eurostat/

Une liste des bureaux de vente dans le monde est disponible à :

l'Office des publications officielles des Communautés européennes.

2, rue Mercier
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.eu.int>
E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int
