

AUTOMOBILE : DÉCLIN OUEST-EUROPÉEN OU FORMATION D'UN GRAND PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ PAN-EURO MÉDITÉRANÉEN ?

Fabrice HATEM⁽¹⁾ et Anne-Claire VU⁽²⁾

L'industrie automobile européenne est aujourd'hui engagée dans un mouvement de restructuration à l'échelle régionale, qui se traduit notamment par une extension progressive des activités vers l'Europe de l'Est. Cette dernière région possède des atouts importants à la fois en termes de coûts de production, de tradition industrielle et de dynamisme du marché.

Cette montée en puissance des pays de l'Est, encore limitée mais rapide, bouscule les positions acquises des industries ouest-européennes et met en évidence, par contraste, la marginalité où se trouvent cantonnés pour l'instant les industries du Sud de la Méditerranée, Turquie mise à part. Les premières, confrontées au risque de la délocalisation, doivent trouver dans un effort d'innovation accru des sources supplémentaires de compétitivité de manière à compenser les handicaps liés au niveau élevé des coûts de production et, dans une moindre mesure, au faible dynamisme des marchés locaux. Les secondes doivent réaliser un effort considérable d'amélioration de l'environnement général des affaires et de mise à niveau technique si elles ne veulent pas « rater le coche » de l'industrialisation.

Les relations entre ces différentes zones ne doivent pas cependant être uniquement analysées sous l'angle de la compétition pour l'accueil des investissements internationalement mobiles. Il existe en effet entre elles des complémentarités fortes susceptibles de permettre un renforcement global de la compétitivité de l'industrie euro-méditerranéenne face aux concurrents asiatiques et nord-américains.

I - L'INDUSTRIE EURO-MÉDITERRANÉENNE FACE À LA COMPÉTITION MONDIALE

1 - Un pôle de production de premier plan...

Avec 20,5 millions de véhicules

produits en 2003, soit 34 % du total mondial, la zone Euro-méditerranéenne⁽²⁾ constitue l'un des trois grands pôles de l'industrie automobile mondiale (encadré 1), pratiquement à égalité avec l'Asie (36 %) et juste devant l'Amérique du nord (31 %). Avec un solde extérieur positif de près de 30 mil-

liards d'euros et une production totale de l'ordre de 700 milliards d'euros, la filière automobile constitue l'une des principales bases industrielles de la région (tableaux 1 et 2).

Malgré la poussée récente des pays de l'Est et de la Turquie (cf.

(1) Cet article est librement inspiré d'une étude rédigée par les auteurs dans le cadre du programme Anima de coopération entre les agences euro-méditerranéennes de promotion de l'investissement. Cependant, les auteurs s'expriment ici à titre personnel.

(2) Europe de l'Ouest + Peco+ pays MEDA (10 pays méditerranéens concernés par les accords d'association avec l'union européenne, Chypre et Malte).

infra), c'est évidemment l'Europe de l'Ouest qui concentre encore aujourd'hui la plus grande part de cette activité. Elle produit en effet à elle seule 20 millions de véhicules et emploie 2 millions de salariés. Son solde extérieur frôle les 40 milliards de dollars, compensant très largement le déficit commercial des pays de l'Est et de la région MEDA. Les principaux pays producteurs sont l'Allemagne, suivie par la France, l'Espagne et le Royaume-Uni (tableau 3).

2... Dominé par de puissantes firmes ouest-européennes...

Cette production est très largement dominée par les constructeurs d'origine ouest-européenne (environ 13 millions de véhicules sur les 20,5 millions produits dans la zone), avec toutefois une présence forte des constructeurs asiatiques et surtout nord-américains (tableau 4). Fortement internationalisées, les entreprises ouest-européennes occupent également de fortes positions globales, réalisant environ 30 % de la production mondiale de véhicules et d'équipements. Parmi les 15 premiers constructeurs mondiaux produisant plus de 1 millions de véhicules, 6 sont d'origine ouest-européenne. Les équipementiers ouest-européens sont cependant un peu moins concentrés que leurs homologues américains et japonais : parmi les 10 premiers équipementiers mondiaux, seulement 2 sont d'origine ouest-européenne (tableau 5 et 6).

3 ... Fortement intégré au plan régional...

L'intégration régionale de l'industrie euroméditerranéenne commence à devenir une réalité. On observe en effet au cours des 20 dernières années une progression

Encadré 1 : Les caractéristiques d'ensemble de l'activité automobile dans le monde

Représentant un chiffre d'affaires global de l'ordre de 1 000 milliards de dollars au niveau mondial⁽³⁾, pour une production annuelle de 60 millions de véhicules (tableau 1), la filière automobile (équipementiers et constructeurs) emploie 7 à 8 millions de personnes dans les seuls pays de l'OCDE, auxquels s'ajoutent 2 à 3 millions supplémentaires hors OCDE. Il s'agit d'une industrie relativement mature, dont la croissance est aujourd'hui surtout tirée par la demande de véhicules bas de gammes dans les pays en développement et par l'innovation produit et services dans les pays développés. C'est aussi une activité très internationalisée tant en ce qui concerne les flux d'échanges commerciaux (exportations de produits vers des clients étrangers et échanges intra-firme) que l'implantation des entreprises, surtout les constructeurs et les grands équipementiers.

Soumise à une forte pression concurrentielle par les coûts, les entreprises cherchent à acquérir des tailles critiques pour obtenir un pouvoir de marché, générer des économies d'échelle et être présentes sur les grandes zones de la planète. D'où un niveau de concentration déjà très élevé pour les constructeurs et les équipementiers de premier rang et un mouvement de concentration très rapide pour le reste de l'industrie.

Par ailleurs, les firmes cherchent à s'internationaliser pour être présentes sur les principaux marchés de la planète et tirer parti des avantages comparatifs des différents pays d'accueil potentiels. D'où le développement de réseaux de production transnationaux associant des sites localisés dans des pays différents pour la production d'un véhicule.

Simultanément, la recherche de l'innovation, tant au niveau des produits que des *process*⁽⁴⁾, conduit à une montée des coûts de RD et transforme l'industrie automobile en une activité à contenu technologique de plus en plus élevé.

rapide des flux d'échanges internationaux, très supérieure à celle de la production en volume de la zone, qui traduit la mise en place de réseaux de production et de distribution transnationaux. D'où une montée, d'une part, des échanges de demi-produits et de composants entre des sites de production localisés dans différents pays, et d'autre part, des flux d'exportations de véhicules finis à partir de sites d'assemblage alimentant plusieurs marchés nationaux (tableau 7).

Cependant, cette internationalisation a davantage pris la forme d'une régionalisation que d'une

véritable mondialisation. En effet, les échanges intra-régionaux constituent, à tous les niveaux, un fraction largement dominante des flux commerciaux totaux. Par exemple, l'industrie ouest-européenne réalise plus de 85 % de ses échanges commerciaux à l'intérieur de la région euro-méditerranéenne. Cela est vrai également pour les industries de zones MEDA et PECO, mais avec une différence fondamentale : celles-ci ont en effet, contrairement à l'Europe de l'Ouest un niveau d'intégration interne très faible et réalisent l'essentiel de leurs échanges commerciaux avec l'Europe de l'Ouest dont elles

(3) Chiffre relatif aux seules ventes de véhicules (hors marché des équipements).

(4) A la fois pour satisfaire à des normes réglementaires de plus en plus strictes en matière de sécurité/environnement et pour offrir au consommateur des avantages supplémentaires en termes de prix, de confort, de délais de livraison, de services...

apparaissent de ce fait comme des satellites économiques.

4 - Mais menacé par la poussée asiatique.

Sur le moyen terme, on observe une stagnation de la production de véhicule en quantités physiques et une progression relativement lente de la production industrielle en volume de l'Europe de l'Ouest. Compte tenu de la poussée simultanée de l'Asie, cette évolution se traduit par une baisse assez marquée de la part de cette zone tant dans la production que dans les flux d'exportation mondiales (tableaux 8 et 9), que la poussée des pays de l'Est et de Turquie ne compense que de manière inégale (presque complètement pour les exportations, moins pour la production). Cette évolution résulte de deux causes concomitantes : d'une part, la délocalisation des industriels vers des zones de production à bas coûts ; d'autre part, la création de sites nouveaux à proximité des marchés en croissance.

II - LA MONTÉE DES PAYS DE L'EST ET DE LA TURQUIE : OPPORTUNITÉ OU MENACE POUR L'INDUSTRIE OUEST-EUROPEENNE ?

Au cours des années récentes, d'importantes évolutions ont été observées concernant la localisation des activités productives en Euroméditerranée : la montée des pays de l'Est et de la Turquie contraste en effet avec une stagnation, voire une érosion selon certains indicateurs, de l'industrie ouest-européenne.

1 - La poussée de l'est et de la Turquie

La part des pays d'Europe de l'Est et de la Turquie s'est significativement accrue tant en ce qui concerne la production de véhicules que les exportations. Ce phénomène s'explique à la fois par la croissance plus rapide des marchés locaux, alors que le marché européen est mature, et par les différentiels de coûts salariaux qui constituent une incitation aux délocalisations. La production de

véhicules automobile en Europe de l'Est a ainsi dépassé 2,6 millions d'unités en 2003 (tableau 1). De nouveaux producteurs (Roumanie, Slovaquie...) viennent aujourd'hui s'ajouter à ceux qui ont déjà développé leur filière automobile depuis la fin des années 1990 (République tchèque, Hongrie, Pologne).

Quant aux pays MEDA, leur dynamisme est surtout imputable à la Turquie où se développe progressivement une filière automobile complète (cf. encadré 2). A une échelle beaucoup plus modeste, la Tunisie a également développé une industrie d'équipements de rangs 2 et 3, principalement destinée à la réexportation vers les équipementiers de premier rang et les sites d'assemblage d'Europe de l'Ouest. Au total, alors que les PECO et les pays MEDA (essentiellement la Turquie) ne représentaient que 1,1 % du commerce mondial de véhicules en 1992, cette part s'est accrue significativement pour atteindre 3,7 % en 2002.

Encadré 2

L'essor de l'industrie automobile turque

La Turquie a sans aucun doute l'industrie automobile la plus développée de la zone MEDA. Elle est la seule à disposer d'une industrie complètement intégrée. Elle est, comme nous l'avons vu, à l'origine de près de 90 % des exportations de véhicules automobiles de la région MEDA.

Le secteur automobile est presque totalement privé. Le noyau de cette industrie fut historiquement constitué par une activité d'assemblage de véhicules à partir de composants entièrement importés, destinée au marché local, et protégée par des barrières douanières (implantation de Renault à Bursa en 1971). Puis l'intégration locale s'est progressivement accrue, avec le développement d'une industrie locale d'équipements. A partir de l'entrée du pays dans l'Union douanière avec l'Union européenne en janvier 1996, l'industrie a connu une mutation rapide et est devenue progressivement un centre de production à vocation mondiale.

Aujourd'hui, l'automobile constitue l'un des piliers de l'économie turque. Elle emploie environ 500 000 personnes, regroupe plus de 1 000 entreprises et compte pour 9 % des exportations turques. On dénombre 19 constructeurs de véhicules automobiles dont trois constructeurs de tracteurs agricoles et cinq fabricants de véhicules particuliers (Renault, Fiat, Toyota, Honda, Hyundai).

La Turquie se positionne assez loin derrière les grands centres de production avec 562 000 unités produites en 2003, soit 0,9 % de la production mondiale (+57,5 % par rapport à 2002) dont 294 000 véhicules

particuliers et 240 000 véhicules utilitaires (parts mondiales respectives de 0,7 % et 1,3 %). Mais son industrie se renforce rapidement. Ainsi, la production a-elle progressé de 57 % en 2003 par rapport à 2002 alors que la capacité de production installée s'est accrue de 35 % en 2002 et 55 % en 2003. Au cours des six premiers mois 2004, la production a atteint 429 000 véhicules, soit une hausse de 76,1 % par rapport à la même période de 2003.

L'industrie turque bénéficie d'un marché intérieur large et dynamique. En 2003 les ventes de véhicules ont augmenté de 127 % par rapport à 2002 et ont atteint 395 000 unités. L'année 2004 a également bien commencé puisque le cumul sur les six premiers mois a été de 381 000 unités, ce qui correspond à une hausse de 217 % sur la même période de 2003.

Outre l'approvisionnement de son marché intérieur, l'industrie turque devient une plate-forme de production pour l'exportation (359 000 unités exportées en 2003), du fait des stratégies des constructeurs étrangers implantés dans le pays. C'est ainsi qu'en 2003, Renault a exporté 98 000 véhicules particuliers, Fiat, 41 000 et Toyota, 61 000. Le pays exporte une part importante de sa production vers les pays de l'Union européenne avec un total de 107.000 VP et 69.000 VUL pour l'année 2002, ce qui correspond à plus de 1,4 milliards de dollars. Il réalise également des exportations significatives vers le Moyen Orient, l'Afrique et la Russie.

L'industrie des équipements pour véhicules s'est développée à partir des années 1970 grâce à l'installation des constructeurs automobiles en amont du secteur. Aujourd'hui, il existe environ un millier d'équipementiers, la plupart étant implantée à Bursa, Istanbul et Izmir. Le tissu industriel, assez hétérogène, comprend des fabricants indépendants, des entreprises artisanales et des entreprises d'origine étrangères. Plus de cent équipementiers étrangers sont installés et jouent un rôle majeur, tandis que 185 firmes étrangères ont un partenariat en Turquie.

L'industrie turque a réalisé au cours des années récentes de gros efforts de qualité. Trois cents équipementiers possèdent aujourd'hui dans le pays des unités de production conformes aux standards mondiaux leur permettant de fournir directement les constructeurs et d'être présents sur les marchés internationaux. Les autres firmes sont davantage tournées vers les pièces de rechange. Cependant, la Turquie manque encore aujourd'hui d'équipementiers de deuxième rang, ce qui explique pourquoi les équipementiers de premier rang ont des difficultés à intégrer leur production localement.

Parmi les principaux pôles d'activité, on peut citer le site de Bursa. Oyak Renault et Tofas Fiat, premiers producteurs de véhicules particuliers, y ont localisé leur site de production (Bursa est l'unique site de production mondial de la Mégane Break et de la Mégane II Tricorps). La grande région d'Istanbul (Gebze, Kocaeli...), concentre également des activités automobiles. A Gebze notamment, une zone industrielle dédiée à l'automobile (la TOSB) est en développement.

2... liée notamment à l'afflux des investissements étrangers...

La filière automobile est l'un des secteurs qui a donné lieu au flux d'investissements internationaux les plus importants en Europe au cours des années récentes. Sur 1,2 millions d'emplois créés par les multinationales dans cette région entre 1998 et 2002, 250 000 l'ont été dans la filière automobile. Sur ce total, près de

la moitié l'ont été dans les pays de l'Est (tableau 10). Les investisseurs allemands et scandinaves, en particulier, ont massivement réorganisé leurs filières de production en les relocalisant vers l'Est de l'Europe. L'afflux des capitaux étrangers a joué un rôle majeur dans l'émergence dans ces pays d'une industrie automobile puissante, que ce soit à travers l'acquisition d'entreprises publiques privatisées (Dacia, Skoda..) ou d'investissements

greenfiels (Usine Toyota-PSA à Kolin en République Tchèque). A cela se sont ajoutés des flux importants de sous-traitance (cf. encadré 3).

3 - Devrait se poursuivre dans les années à venir..

Ce mouvement ne cesse de gagner en intensité et en extension géographique. D'une part, les pays les mieux dotés en main d'œuvre qualifiée, comme la République Tchèque ou la

Encadré 3 : Investissement ou sous-traitance, deux types de délocalisation

Pour développer leurs activités dans les zones MEDA et PECO, les multinationales ont le choix entre l'investissement direct et la sous-traitance, comme le montre les exemples turc et tunisien :

En Turquie, de nombreux constructeurs se sont implantés au cours des années récentes pour réexporter à partir de cette base « *low cost* » : Oyak Renault (Clio Symbol, Megane Break), Fiat (Doblo), Ford (Transit Connect), Toyota (nouvelle Corolla), Hyundai (Starex).

En Tunisie, les autorités cherchent à développer les opérations de sous-traitance destinées à la réexportation vers le marché international dans le secteur des composants automobiles. Elles cherchent dans ce but à assurer la mise à niveau du secteur de la fonderie et de la forge afin d'offrir une capacité concurrentielle pour les pièces de fonderie et pour l'usinage.

Hongrie, accueillent des activités à niveau technique de plus en plus élevé : petits centres de développement et de conception... On assiste ainsi à la constitution progressive de filières complètes regroupant constructeurs et équipementiers dans des districts industriels puissants. D'autre part, ces pays de première génération sont suivis maintenant par d'autres pays à bas coûts salariaux (Roumanie, Bulgarie...) où les projets d'implantation d'activités de main d'œuvre se multiplient.

4... Tandis que l'industrie ouest-européenne traverse une phase de restructurations.

A l'inverse, l'industrie automobile européenne a traversé au cours des dernières années une période caractérisée par une croissance lente de la production en volume, une stagnation de la production en quantités physiques et une érosion marquée des effectifs. Les investissements de firmes multinationales, s'ils ont atteint des niveaux élevés en termes financiers, ont par contre pris essentiellement la forme de fusions-acquisitions ou d'opérations de restructu-

rations et d'investissements de productivité. Les créations de sites et de capacités de production nouvelles, fortement créatrices d'emplois, ont, par contre, été relativement faibles par rapport à celles observées en Europe de l'Est.

III - QUELQUES ENJEUX PROSPECTIFS

L'essor d'un potentiel industriel majeur en Europe de l'Est peut être perçu à la fois comme une menace et une opportunité par les territoires situés à l'ouest du continent : menace si elle se traduit, ce qui n'est du tout exclu, par un déversement des capacités productives aboutissant, *in fine*, à la délocalisation de filières complètes ; opportunité si elle prend la forme d'une nouvelle division internationale du travail, mettant à profit, pour le bénéfice de tous les partenaires, les avantages comparatifs de chaque région.

Pour les pays ouest-européens, l'équation est relativement simple : d'une côté, des handicaps liés aux coûts de production, et dans une moindre mesure, au faible dynamisme de marchés locaux saturés ; de l'autre, des atouts liés à l'existence d'un outil indus-

triel moderne et de grandes capacités techniques et humaines. D'où l'idée simple que c'est dans l'innovation industrielle (tant en matière de process que de produits) et dans la spécialisation dans les activités à haute valeur ajoutée que les sites ouest-européens trouveront leur salut, compensant une probable stagnation des productions en quantité physique par une hausse de la valeur unitaire des produits. La rapidité du processus de rattrapage technologique et d'apprentissage à l'œuvre dans certains pays de l'Est ou d'Asie implique cependant un risque d'érosion plus rapide que prévu de cet avantage technologique et donc une menace sur ce scénario de « reconquête par l'innovation ».

Pour les pays MEDA, qui bénéficient de certains atouts en matière notamment de coût de la main d'œuvre, l'enjeu se situe davantage au niveau de la création d'un environnement favorable aux affaires (fluidification des échanges Sud-Sud, déréglementation, transparence et efficacité accrue de l'administration, amélioration des réseaux logistiques), de la mise à niveau des industriels et de la formation de la main d'œuvre. Cas de la Turquie mis à part, il existe pour ces pays un risque réel de marginalité durable par rapport aux réseaux de production pan-européens en cours de constitution. Certes, les firmes automobiles expriment un intérêt réel pour ces lieux de localisation nouveaux (comme le montre, entre autres, le projet Renault d'implantation d'une usine de production de la Logan au Maroc). Cependant, les flux réels d'investissement restent encore aujourd'hui limités.

Les relations entre les trois zones de la plaque euro-méditerranéenne, cependant, ne doivent

pas être uniquement analysées en termes de compétition pour l'attraction des investissements internationalement mobiles. Cette dimension compétitive est certes bien réelle. Elle est même fort utile dans la mesure où elle conduit chaque territoire à s'interroger sur ses faiblesses pour tenter d'y remédier, enclenchant aussi une dynamique positive d'améliora-

tion des conditions d'accueil des entreprises dans l'ensemble de la zone. Mais elle doit être complétée par une approche coopérative. C'est en effet par l'exploitation la plus efficace des avantages offerts par chaque territoire d'accueil (main d'œuvre bon marché ici, capacité technologique là, etc..) que l'industrie euro-méditerranéenne, dans son ensemble,

pourra améliorer ses performances et sa compétitivité par rapport aux concurrents originaires d'Asie et d'Amérique du nord. Il s'agit donc d'un jeu à somme positive pour l'ensemble des partenaires, même si des risques importants de déclin industriel ou de marginalité durable existent pour certains territoires.

Tableau 1
La production de véhicules automobile
dans le monde en 2003

	V. particuliers		V. utilitaires		Total	
	Milliers	%	Milliers	%	milliers	%
EUROPE-TURQUIE	17,2	41,0%	2,8	14,8%	20,0	33,0%
<i>dont :</i>						
Europe occidentale	14,6	34,8%	2,2	11,7%	16,8	27,7%
Allemagne	5,1	12,2%	0,4	1,9%	5,5	9,1%
Belgique	0,8	1,9%	0,1	0,6%	0,9	1,5%
Espagne	2,4	5,7%	0,6	3,4%	3,0	5,0%
France	3,2	7,7%	0,4	2,1%	3,6	6,0%
Italie	1,0	2,4%	0,3	1,6%	1,3	2,2%
Royaume-Uni	1,7	3,9%	0,2	1,0%	1,8	3,0%
Suède	0,3	0,7%	0,05	0,2%	0,3	0,5%
Europe centrale et orientale	2,4	5,6%	0,3	1,8%	2,7	4,4%
Turquie	0,3	0,7%	0,2	1,3%	0,5	0,9%
AMERIQUE	8,3	19,7%	10,0	53,6%	18,2	30,1%
<i>dont :</i>						
ALENA*	6,6	15,8%	9,6	51,5%	16,2	26,7%
Amérique du Sud	1,6	3,9%	0,4	2,1%	2,9	3,4%
ASIE-OCEANIE	16,2	38,6%	5,7	30,9%	22,0	36,2%
<i>dont :</i>						
Japon	8,5	20,2%	1,8	9,7%	10,3	17,0%
Chine	2,0	4,8%	2,4	13,0%	4,4	7,3%
Corée du Sud	2,8	6,6%	0,4	2,2%	3,2	5,2%
AFRIQUE	0,3	0,6%	0,1	0,7%	0,4	0,7%
TOTAL	42,0	100,0%	18,6	100,0%	60,6	100,0%

Source : CCFA

Tableau 2
Echanges extérieurs et soldes de la région
euro-méditerranéenne en 2002 (G\$)

	Export, mondiales	Imports mondiales	Solde mondial	Export, Régionales (*)	Import, Régionales (*)	Solde régional (*)
Europe de l'ouest	305,5	266,7	38,9	26,8	16,0	10,8
Europe de l'est	18,5	25,2	- 6,7	13,6	20,3	- 6,7
Pays MEDA	3,7	9,9	- 5,9	3,0	7,1	-4,1
Total	327,8	301,6	26,2	43,4	43,4	0

Source : CEPIL, Base CHELEM (*) par régional, on entend « interne à la région euroméditerranéenne constituée par les pays MEDA, l'Europe de l'ouest et l'Europe de l'est ».

Tableau 3
L'industrie automobile dans l'Union européenne (UE 15) en 2001

PERSONNEL OCCUPE	milliers	1 939
dont construction de véhicules automobiles	milliers	1 055
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	167
dont fabrication d'équipement automobiles	milliers	17
CHIFFRE D'AFFAIRES	millions d' euros	616 260
PRODUCTION	millions d' euros	549 127
Production/Chiffre d'affaires	%	89,1
VALEUR AJOUTEE (au coût des facteurs)	millions d'	116 499
VA/Production	%	21,2
VA par personne occupée	milliers d' euros	60,1
	Base 100 Italie	149
ACHATS DE BIENS ET SERVICES	millions d' euros	-
Part des achats dans la production	%	-
DEPENSES DE PERSONNEL	millions d'euros	86 479
Dépenses par personne occupée	milliers d' euros	44,6

Source : CCFA

Tableau 4
Part des constructeurs par région de production
en fonction de la région d'origine en 2003

<i>Zones/ Constructeurs (En milliers)</i>	ALENA	Amérique du Sud	Union Européenne	Autres pays européens et Turquie	Japon	Corée du Sud	Autres pays d'Asie, d'Océanie et d'Afrique	Total
Européens	3 204	1 086	11 677	1 336	0	118	1 225	18 646
%	17%	6%	63%	7%	0%	1%	7%	100%
Américains	9 367	816	3 828	191	0	0	597	14 799
%	63%	6%	26%	1%	0%	0%	4%	100%
Japonais	3 815	129	1 150	182	10 152	10	3 269	18 708
%	20%	1%	6%	1%	54%	0%	17%	100%
Coréens	0	7	0	101	0	3 051	219	3 377
%	0%	0%	0%	3%	0%	90%	6%	100%
Tous constructeurs	16 210	2 037	16 782	3 223	10 286	3 178	8 903	60 619
%	27%	3%	28%	5%	17%	5%	15%	100%

Source : CCFA

Tableau 5
Les principaux constructeurs mondiaux (plus d'un million de véhicules) en 2003

GENERAL MOTORS (Opel - Vauxhall)	8 112
FORD (Jaguar - Volvo cars)	6 526
TOYOTA	6 241
GROUPE VOLKSWAGEN	5 024
DAIMLERCHRYSLER (Evobus inclus)	4 238
PSA Peugeot Citroën	3 310
NISSAN	2 942
HONDA	2 923
HYUNDAI - KIA	2 697
RENAULT-Dacia-Samsung	2 386
FIAT - IVECO	2 078
SUZUKI - MARUTI	1 811
MITSUBISHI	1 582
MAZDA	1 153
BMW	1 119
Autres constructeurs	0 8 477
TOTAL 2003	60 619

Source : CCFA

Tableau 6
Les principaux équipementiers automobiles
dans le monde en 2003

Groupes	Pays d'origine	CA (GS)	Dt : % Europe
Delphi Systems Automotive	Etats-Unis	26,5	16 %
Visteon	Etats-Unis	18,6	13 %
Robert Bosch	Allemagne	17,8	55 %
Denso	Japon	16,4	10 %
Lear	Etats -Unis	14,1	29 %
Johnson Controls	Etats-Unis	11,9	33 %
TRW	Etats-Unis	11,0	41 %
Magna International	Canada	10,1	30 %
Dana	Etat-Unis	9,5	17 %
Valeo	France	8,6	61 %

Source : Automotive News Europe

Tableau 7
Part de l'intra-zone et de l'intra-région dans les échanges mondiaux
(exports+import)

2002	Intra-zone (USD)	Intra-zone (%)	Intra-région (USD)	Intra-région
Eur.ouest	221,6	0,39	486,1	0,85
Eur.est	7,0	0,16	40,9	0,94
MEDA	0,6	0,05	10,7	0,80
total	229,3	0,36	537,7	0,85

Source : CEPII, base CHELEM. NB : par intra-zone, on entend « interne à chacune des zones mentionnées en ligne ». Par intra-région, on entend « interne à la région euro-méditerranéenne ».

Tableau 8
Répartition des immatriculations par zones (VP+VU)

	2002	2003	2003/2002
	milliers	milliers	%
EUROPE	19 329	19 574	1,30%
dont : Europe occidentale	16 531	16 304	-1,40%
Europe centrale et orientale	2 797	3 270	16,90%
AMERIQUE	22 219	21 798	-1,90%
dont : ALENA*	19 890	19 592	-1,50%
Etats-Unis	17 139	16 967	-1,00%
Amérique du Sud	2 329	2 206	-5,30%
ASIE-OCEANIE	15 522	17 084	10,10%
dont : Corée du Sud	1 639	1 337	-18,40%
Japon	5 792	5 828	0,60%
AFRIQUE	724	759	4,90%
TOTAL	57 794	59 216	2,50%

Source : CCFA

Tableau 9
Structure des exportations mondiales de véhicules et d'équipements automobiles par zones en 1992 et 2002

Exportateur	1992		2002	
	GUSD	Part mondiale	GUSD	Part mondiale
Etats-Unis, Canada	66,5	18,3%	109,5	18,2%
Europe de l'Ouest	190,5	52,6%	305,6	50,9%
Japon	78,6	21,7%	90,5	15,1%
NPI d'Asie 1 ⁵	8,7	2,4%	22,3	3,7%
Total développés	344,3	95,0%	527,9	87,9%
Amérique latine	10,3	2,9%	36,7	6,1%
Europe de l'Est	3,7	1,0%	18,5	3,1%
NPI d'Asie 2 ⁶	0,5	0,1%	4,0	0,7%
MEDA	0,3	0,1%	3,7	0,6%
Total 2	14,8	4,1%	63,0	10,5%
Monde	362,4	100%	600,6	100%

Source : CEPII, Base CHELEM

Tableau 10
Créations d'emplois par les investissements internationaux
en Europe dans le secteur automobile (1998-2002)

(Milliers)	Assemblage	Equipements	Total	%
Europe Ouest	72,2	67,3	139,5	53,6
Royaume-Uni	34,3	15,8	50,2	19,3
France	4,6	14,6	19,2	7,4
Espagne	11,8	7	18,8	7,2
Allemagne	6,7	9	15,8	6,1
Belgique	8,8	3,9	12,7	4,9
Portugal	1,3	9,7	10,9	4,2
Autres	4,7	7,3	11,9	4,5
Europe est	39,3	80,8	119,9	46,2
Pologne	19,1	18,6	37,6	14,5
Rép.Tchèque	5,5	31	36,4	14,1
Hongrie	6,2	13,1	19,2	7,4
Slovaquie	6,8	8,1	14,9	5,7
Autres	1,7	10	11,8	4,5
Total	111,3	148	259,3	100

Source : AFII, d'après Ernst & Young

Tableau 11
Localisation des projets automobiles en 2003-2004

Pays	2003		2004	
	Nombre total	%	Nombre total	%
Europe de l'Ouest	165	51,5	97	44,7
Europe de l'Est PECO	125	39,1	101	46,5
MEDA	26	8,1	19	8,8
Autres	4	1,3	0	0
Total	320	100,0	217	100,0

Source : AFII (Observatoires Europe et France) et ANIMA (MIPO)

(5) NPI d'Asie 1 : Corée du Sud, Hong Kong, Singapour, Taiwan.

(6) NPI d'Asie 2 : Malaisie, Philippines, Thaïlande.