

Madame, Monsieur,

Depuis le milieu de l'année 2009, l'économie mondiale a retrouvé un rythme rapide d'expansion. En 2013, l'industrie automobile mondiale a atteint un nouveau record avec plus de 87 millions de véhicules produits. Pourtant, les résultats par zone géographique sont très contrastés, avec, d'un côté, la morosité en Europe occidentale, et, de l'autre, le dynamisme du reste du monde. Dans les zones en croissance, les situations sont hétérogènes : de nouveaux grands acteurs de l'automobile, comme la Chine et les pays de l'ASEAN, produisent des volumes jamais atteints, tandis que des pays freinent, comme l'Inde ou la Russie. À l'intérieur de ces zones, on peut d'ailleurs observer de forts contrastes. D'autres pays, comme les États-Unis ou le Japon, se relèvent brillamment d'une crise profonde. En raison de ces évolutions, le poids des pays d'Europe de l'Ouest faiblit : il ne représente plus, aujourd'hui, que 15 % de la production mondiale, contre 29 % en 2000. Avec la mondialisation, l'industrie automobile se déplace vers l'Est.

L'évolution des marchés en 2013 s'inscrit globalement dans ce mouvement. La crise n'a pas entravé la route de la motorisation dans les pays émergents, et la demande des primo-acquérents de voitures demeure aussi robuste. En revanche, depuis la dernière crise, les marchés des pays d'Europe du Sud, qui cumulent à la fois des problèmes de dettes et une faible demande de renouvellement, ont profondément chuté et ne se redressent pas : -48 % pour l'Italie, -55 % pour l'Espagne, -79 % pour la Grèce, par rapport à 2007. Depuis cette dernière année, la disparition de 4 millions de véhicules dans le marché d'Europe occidentale, débouché majeur des constructeurs français, a constitué un impact terrible pour toute la filière, tant dans sa production que dans son commerce. En France, il a fallu, d'une part, gérer la forte baisse de 40 % de l'activité industrielle et, d'autre part, accélérer toutes les actions visant à améliorer la compétitivité nationale. Dans ce tableau sombre, il est quand même satisfaisant de constater que l'internationalisation des ventes hors zone euro se révèle particulièrement profitable pour les groupes français. Depuis deux ans (2012 et 2013), ces ventes représentent plus de 40 % de leurs ventes totales. Cette stratégie, conduite depuis de nombreuses années, va dans le sens de l'histoire. En 2013, les constructeurs français ont produit 5,5 millions de véhicules dans le monde. C'est une bonne performance, qui se situe à -9 % par rapport au niveau d'avant-crise en 2005. Sur le territoire national, la production automobile s'est contractée

de 12 %, à environ 1,7 million de véhicules. Différents facteurs sont à considérer, mais ce sont essentiellement la faiblesse des débouchés naturels d'Europe de l'Ouest et, surtout, le manque de compétitivité de l'industrie française (bien au-delà du seul secteur automobile) qui expliquent cette contraction. L'état des lieux rédigé dans le cadre des États Généraux de l'Industrie et, plus récemment, le Rapport Gallois ont clairement souligné la responsabilité de la forte imposition des entreprises dans le décrochage de la production française. Ils prônent des mesures pour restaurer les marges de l'industrie française qui ont reculé par rapport à celles de leurs homologues européens depuis plusieurs années. La démarche du « Pacte de responsabilité », lancée en janvier 2014 par le Président de la République, va dans ce sens. Il est essentiel de comprendre l'extrême urgence des mesures qui doivent redonner de la compétitivité à notre industrie nationale. Le maintien de l'automobile dans le site France est au premier rang de ces enjeux. Pour notre secteur, ce sont tous ses fondamentaux qui sont affectés : non seulement les sites d'assemblage et de mécanique mais aussi les sites de recherche et développement (R&D), ainsi que l'ensemble des sites des fournisseurs des groupes automobiles français, ces derniers y réalisant des achats pour 44 milliards d'euros.

Dans ce contexte de crise structurelle, d'autres nuages obscurcissent le ciel de l'industrie automobile française. La propriété industrielle sur les pièces de carrosserie est toujours menacée et sa disparition affecterait lourdement les investissements dans les innovations technologiques. Les velléités politiques sur une hausse de la fiscalité du gazole, au-delà de ses impacts sociaux négatifs et d'une totale inefficacité écologique, affaibliraient un domaine de référence des constructeurs français : la motorisation diesel moderne. Comme les problématiques écologiques de qualité de l'air en zones urbaines sont largement liées à la circulation des très vieux véhicules, il faut plutôt accélérer le renouvellement du parc avec une prime de conversion. C'est un puissant levier de réduction des émissions des polluants et de CO₂ du trafic routier.

Depuis 2007, malgré la crise, l'industrie automobile française continue à investir pour l'avenir. Les dépenses de R&D se situent à environ 6 milliards d'euros par an. Cela en fait toujours le premier secteur en termes de R&D et de dépôts de brevets en France. On peut noter que, avec leurs développements de véhicules électriques ou hybrides et

tous les travaux sur des voitures particulières consommant 2 litres aux 100 km, les constructeurs français se placent très haut dans la course technologique aux nouvelles énergies.

Avec la Plateforme de la Filière Automobile (PFA), mise en place lors de la crise de 2009, les constructeurs se sont engagés dans une véritable structuration de la filière automobile avec leurs partenaires équipementiers et fournisseurs. Aux quatre priorités du *lean manufacturing*, des compétences et métiers de demain, de la meilleure gestion de l'information/communication ainsi que de la stratégie à moyen et long terme sur les produits et le développement international, s'ajoutent maintenant le domaine de la recherche avec le Comité Technique Automobile (CTA), le Comité de Standardisation Automobile (CSTA) et le Comité de Recherche Automobile (CRA). La filière automobile pense son futur en commun.

Dans cet univers économique instable et d'une grande complexité, le CCFA tient sa place et conforte sa capacité à produire des travaux de qualité. Il répond aux missions données par ses adhérents avec l'objectif d'analyser et de mieux faire comprendre les activités automobiles en France et dans le monde. Sur le plan national, le CCFA est le partenaire actif des autres associations professionnelles du secteur, comme le CNPA pour la distribution et la réparation, la FIEV pour les équipements et la CSIAM pour les marques étrangères. Dans les grands projets touchant l'automobile et son cadre général, le CCFA est toujours très impliqué dans les discussions collectives. Avec l'appui de ses adhérents, il intervient au sein des grandes organisations représentatives du monde économique, le MEDEF, l'UIMM et le GFI, ainsi que dans les organisations spécialisées, comme l'URF ou le GERPISA. Sur le plan international, il défend les intérêts français au sein de l'OICA, dont il assure d'ailleurs la présidence, et de l'ACEA : il contribue pleinement à la production statistique et à la capacité d'analyse de ces organisations.

La lecture de cette nouvelle édition d'*Analyse et Statistiques* devrait vous convaincre de notre savoir-faire. Nous sommes toujours à votre écoute et n'hésitez pas à nous contacter ou à consulter notre site internet (www.ccfa.fr).

Bien cordialement.

LE COMITÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES



Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) est le syndicat professionnel des constructeurs d'automobiles. Il a pour adhérents : Alpine, PSA (Automobiles Citroën - Automobiles Peugeot), Renault et Renault Trucks. Il a pour vocation l'étude et la défense des intérêts économiques et industriels de l'ensemble des constructeurs français (à l'exclusion des questions sociales qui sont traitées par l'UIMM) tant sur le plan national qu'au niveau international.

Le Comité des constructeurs assure des missions d'information, d'étude et de communication tant auprès de ses adhérents que des pouvoirs publics, des parlementaires, de la filière automobile et celle de la route, des médias et du grand public.

Les autres branches du secteur automobile (pièces et équipements, distribution, carrosserie) sont regroupées au sein d'autres fédérations (FIEV, CNPA, FFC, Fédération des Industries Électriques Électroniques et de Communication, Fédération des Industries Mécaniques, Fédération Forge Fonderie, Groupement Plasturgie Automobile, Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères...). En 2009, lors de la crise, les constructeurs français d'automobiles et leurs fournisseurs

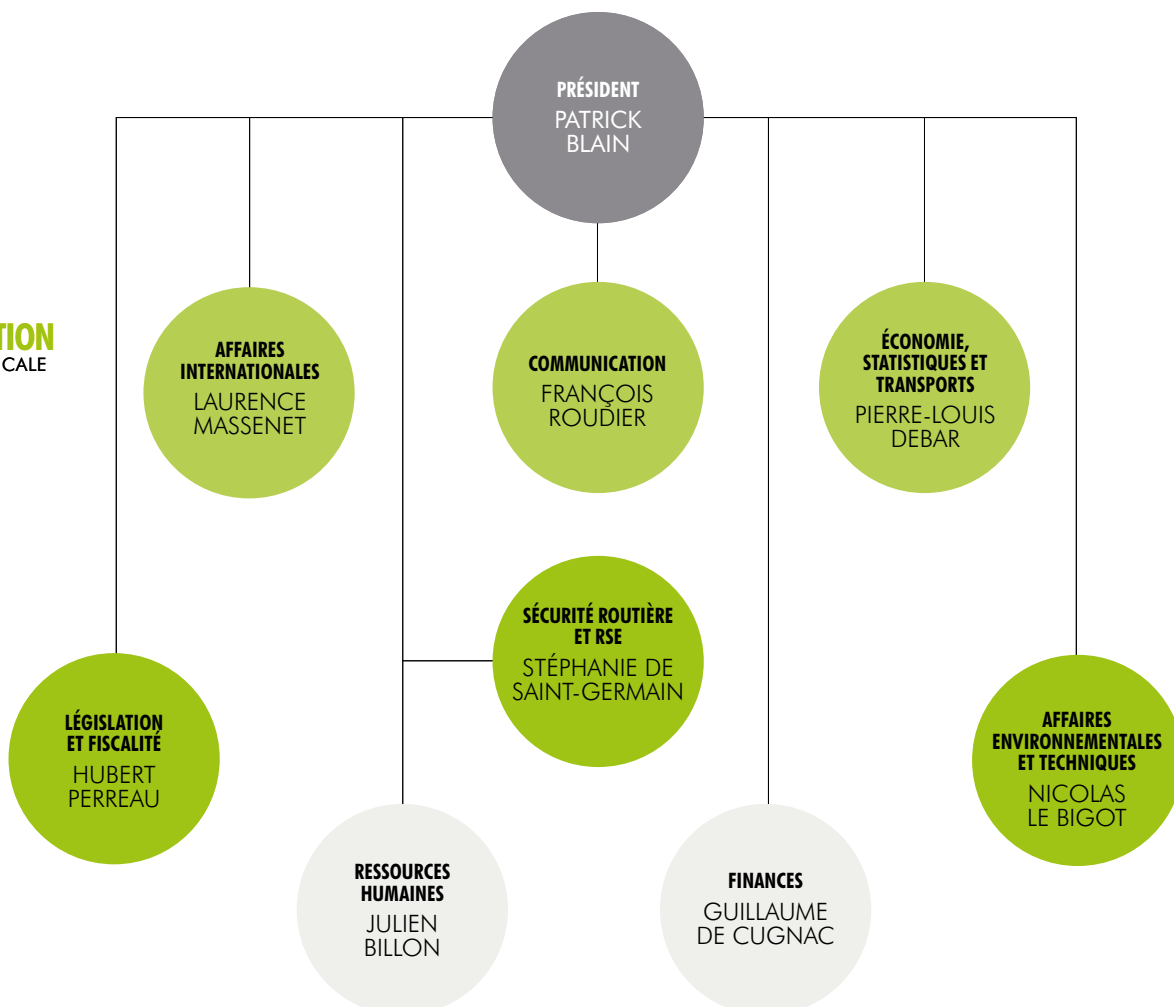
rassemblés au sein du Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile (CLIFA) ont mis en place la Plateforme de la Filière Automobile (PFA) dont la mission est de contribuer au renforcement de la filière automobile française. Parmi les différents comités dont elle est constituée (stratégie et compétitivité, performance industrielle, métiers et compétences, etc.) s'est ajouté en 2012 le Comité Technique Automobile (CTA) et ses deux conseils le Comité de Standardisation Technique Automobile (CSTA) et le Comité de Recherche Automobile (CRA) ayant pour vocation de structurer la recherche et développement. Les marques étrangères sont, quant à elles, représentées par la Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle (CSIAM).

Le Comité des constructeurs est associé aux travaux de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) dont le siège est à Bruxelles. Le Comité des constructeurs est également membre de l'Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA) qui réunit l'ensemble des associations professionnelles nationales au niveau mondial.

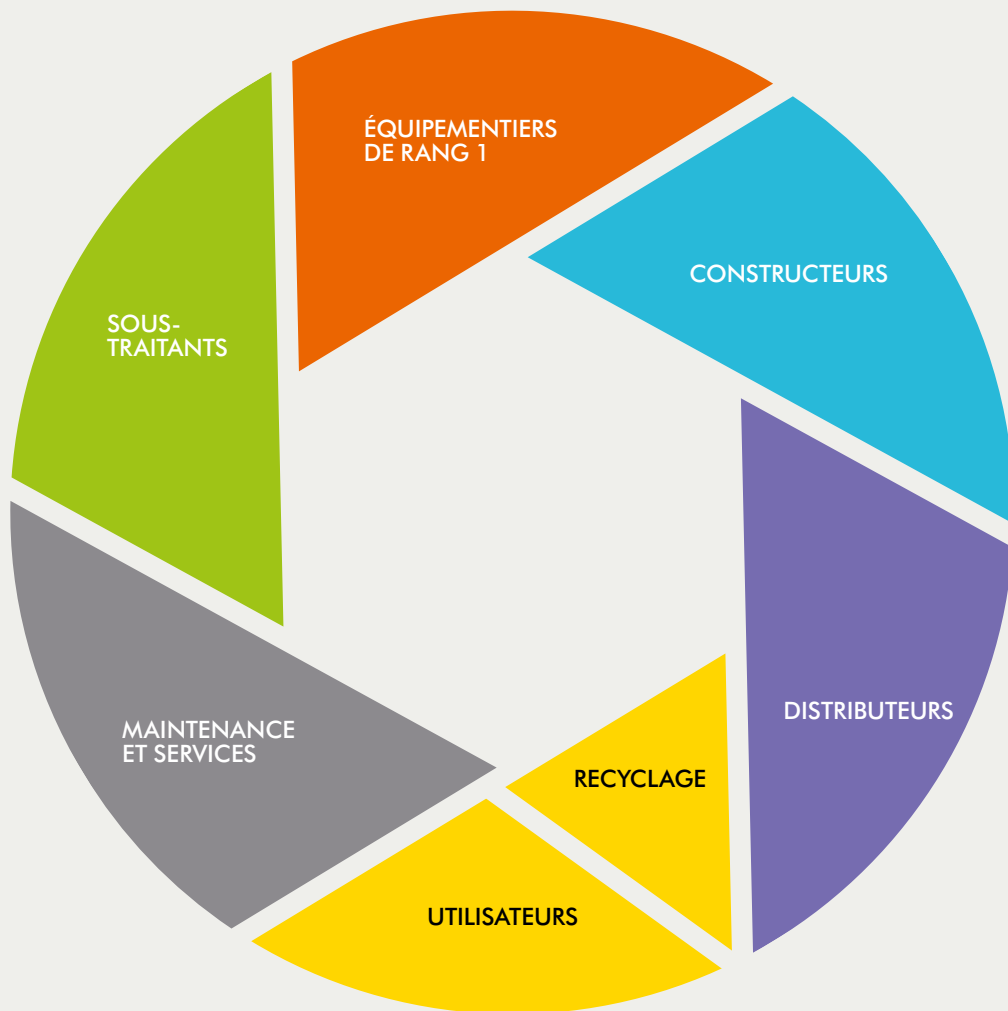


1909

ANNÉE DE CRÉATION
DE LA CHAMBRE SYNDICALE
DES CONSTRUCTEURS
D'AUTOMOBILES



LA FILIÈRE AUTOMOBILE EN FRANCE



- 28%

DE BAISSÉ

DEPUIS 1990 DE LA QUANTITÉ DE CO₂ POUR LE DÉPLACEMENT D'UNE TONNE DE MARCHANDISES SUR UN KILOMÈTRE PAR LES VÉHICULES INDUSTRIELS CIRCULANT SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS

2,2
MILLIARDS
D'EUROS,

MONTANT DES INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE EN FRANCE EN 2012

44
MILLIARDS
D'EUROS,

MONTANT DES ACHATS TOTAUX DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN FRANCE EN 2012

4
UNITÉS

DE VALEUR AJOUTÉE DANS L'ÉCONOMIE NATIONALE GÉNÉRÉE PAR UNE UNITÉ DE VALEUR AJOUTÉE DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE

- 32
GRAMMES

DE CO₂/KM, BAISSÉ DES ÉMISSIONS DE CO₂ MOYENNES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN FRANCE DEPUIS L'INSTAURATION DU BONUS-MALUS

MARCHÉ AUTOMOBILE MONDIAL TOUJOURS DYNAMIQUE MAIS AUX ÉVOLUTIONS LOCALES CONTRASTÉES

Les principaux débouchés hors d'Europe des groupes français se situent dans les pays émergents qui, à l'exception de la Chine, connaissent depuis la fin 2013 une nette dégradation. Parallèlement, les marchés européens amorcent une reprise permettant aux constructeurs français de faire face à ces fluctuations cycliques.

Par rapport au niveau précédant la crise financière et économique de l'année 2008, la production des constructeurs français a chuté de 10 % dans un contexte économique mondial marqué dès lors par la poursuite d'une croissance importante dans les pays émergents. Ces derniers, ainsi que les États-Unis, ont largement dépassé leur niveau d'avant-crise, alors qu'au sein des pays développés et de la

zone euro, ce n'est pas encore le cas. Les débouchés hors d'Europe occidentale ont augmenté de 610 000 unités depuis 2007, s'élevant en 2013 à 2,7 millions de véhicules. Ces zones, où généralement les taux de motorisation sont nettement plus faibles qu'en Europe occidentale, représentent des marchés potentiels importants au sein desquels, au-delà des fluctuations cycliques, les investissements doivent être poursuivis et amplifiés.

Les débouchés en Europe occidentale, zone automobile mature, demeurent toujours le marché socle des constructeurs français. Ils ont baissé de plus d'un million de véhicules sur la période 2007-2013 à 2,8 millions. La chute des marchés (-4,1 millions depuis 2007), notamment dans le sud de l'Europe et en France, en constitue la principale explication. Pour faire face au développement de la concurrence étrangère, les constructeurs français ont continué d'investir en France, gage de l'avenir, tant pour la recherche et développement que pour leurs usines.

PRINCIPALES DONNÉES

En milliers

	1997	2007	2012	2013	Variation 2013-2012	Variation 2013-2007
Production mondiale des constructeurs français	4 046	6 188	nd	nd	nd	nd
Voitures particulières	3 472	5 301	4 863	4 794	-1,4 %	-9,6 %
Véhicules utilitaires légers	507	830	714	745	4,4 %	-10,3 %
Total véhicules légers	3 979	6 131	5 576	5 539	-0,7 %	-9,7 %
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	58	nd	nd	nd	nd
Production des constructeurs français en France	2 525	2 573	1 647	1 445	nd	nd
Voitures particulières	2 235	2 165	1 377	1 164	-15,5 %	-46,3 %
Véhicules utilitaires légers	258	352	270	282	4,5 %	-20,0 %
Total véhicules légers	2 493	2 518	1 647	1 445	-12,2 %	-42,6 %
Véhicules industriels	30	55	nd	nd	nd	nd
Livraisons hors de France	2 822	4 697	4 404	4 373	-0,7 %	-6,9 %
Voitures particulières	2 526	4 110	3 898	3 842	-1,4 %	-6,5 %
Véhicules utilitaires légers	276	549	481	511	6,4 %	-6,8 %
Total véhicules légers	2 802	4 659	4 379	4 354	-0,6 %	-6,6 %
Véhicules industriels	20	38	25	19	-25,6 %	-49,8 %
Livraisons hors de l'Europe 17 pays	659	2 110	2 747	2 722	-0,9 %	29,0 %
Voitures particulières	563	1 914	2 504	2 486	-0,7 %	29,9 %
Véhicules utilitaires légers	88	178	228	225	-1,2 %	26,4 %
Total véhicules légers	651	2 092	2 731	2 711	-0,7 %	29,6 %
Véhicules industriels	8	18	16	11	-31,8 %	-41,3 %
Immatriculations en France	2 068	2 629	2 332	2 207	-5,3 %	-16,0 %
Voitures particulières	1 713	2 110	1 899	1 790	-5,7 %	-15,1 %
Véhicules utilitaires légers	313	461	384	367	-4,4 %	-20,4 %
Total véhicules légers	2 026	2 571	2 283	2 158	-5,5 %	-16,1 %
Véhicules industriels	39,3	52,5	43,4	43,3	-0,3 %	-17,7 %
Cars et bus	3,1	5,5	5,5	6,3	14,0 %	15,1 %
Immatriculations de véhicules des groupes français en Europe 17 pays	3 300	3 906	2 907	2 804	-3,6%	-28,2%
Voitures particulières	2 841	3 181	2 374	2 287	-3,7 %	-28,1 %
Véhicules utilitaires légers	432	690	510	497	-2,7 %	-28,0 %
Total véhicules légers	3 273	3 871	2 884	2 783	-3,5 %	-28,1 %
Véhicules industriels	27	35	23	21	-11,6 %	-40,8 %

	Unités	2012	2013	Variation 2013-2012
Pénétration des groupes français (véhicules légers neufs)				
En France	%	54,9 %	55,5 %	0,7 point
En Europe 17 pays, hors France	%	15,0 %	14,7 %	-0,3 point
En Europe 17 pays	%	21,9 %	21,6 %	-0,4 point
Pénétration des marques françaises (véhicules industriels neufs)				
En Europe 17 pays	%	9,6 %	8,1 %	-1,6 point
Poids des constructeurs français dans la production mondiale (PSA Peugeot Citroën et Renault-Dacia-Samsung)				
Voitures particulières	%	7,7 %	7,3 %	-0,4 point
Véhicules utilitaires	%	3,4 %	3,4 %	0,0 point
Total	%	6,6 %	6,3 %	-0,3 point
Commerce extérieur automobile de la France				
Exportations	(En milliards d'euros)	41,2	40,0	- 2,9 %
Importations	(En milliards d'euros)	44,6	45,6	+ 2,3 %
Solde	(En milliards d'euros)	-3,3	-5,6	-2,2
Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens				
Exportations	%	9,5 %	9,4 %	-0,1 point
Importations	%	8,6 %	9,0 %	0,4 point
Données mondiales des constructeurs français (PSA Peugeot Citroën + Renault)				
Chiffre d'affaires	(En milliards d'euros)	96,7	95,0	- 1,8 %
Investissements	(En milliards d'euros)	4,2	3,3	- 21,5 %
Effectifs	(En milliers de personnes)	331	319	- 3,8 %
Les effectifs du secteur automobile en France				
Industrie automobile	(En milliers de personnes)		201	
En part dans l'industrie (y compris les industries alimentaires ...)	%		6 %	
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	(En milliers de personnes)		2 323	
En part de la population active occupée	%		9 %	

Après le recul historique de 2009 lié à la crise économique et financière, la croissance du PIB mondial a rebondi, retrouvant le rythme élevé qu'elle avait connu jusqu'en 2007 avant un fléchissement à moins de 3 % en 2012 et 2013. Comme au cours des années précédentes, l'évolution a été différenciée entre les pays membres de l'OCDE, où le PIB a augmenté de 1 % et les pays émergents (+ 5 %), tirés notamment par la Chine, mais aussi l'Indonésie ou le Nigeria. Après s'être sensiblement infléchie dès 2012, la croissance en Amérique latine a été plus soutenue par l'Argentine que par le Brésil en 2013. Le ralentissement de la croissance s'est aussi poursuivi en Russie.

Les prix des matières premières sont restés à des niveaux hauts quasi historiques, proches des sommets de l'année 2008, notamment pour le pétrole. Si le fléchissement du prix du pétrole a permis de soutenir le pouvoir d'achat des consommateurs, ces derniers restent impactés en Europe par les effets de la crise, comme le maintien à haut niveau du chômage qui affecte leur confiance. Du côté des entreprises, les investissements ont baissé en Europe occidentale pour la deuxième année consécutive, en phase avec la baisse de la demande interne. De plus, la résorption des déficits étatiques, tant par une baisse des dépenses que par le relèvement des différentes fiscalités ou charges sociales, impacte les agents économiques et a donc une influence sur le niveau des marchés automobiles.

Au-delà de l'effondrement du marché socle d'Europe occidentale par rapport au niveau observé avant la crise, les constructeurs français d'automobiles doivent faire face aux décisions d'arbitrages des différents postes de consommation prises par les consommateurs, aux hausses de prix des matières premières lors du processus de fabrication, au renchérissement et/ou à la difficile recherche de capitaux à court et à long termes aggravés par la crise financière et à un maintien de l'euro à haut niveau face aux autres principales monnaies. Ils doivent malgré tout continuer de répondre aux demandes sociétales nécessitant d'importantes dépenses en frais de recherche et développement. Cette crise a ainsi mis en exergue l'ensemble de la filière automobile, tant en amont au niveau des fournisseurs qu'en aval avec le transport et la vente/entretien des véhicules.

Dans cet environnement économique et financier, le marché mondial de l'automobile a établi en 2013 un nouveau sommet à 85,5 millions de

véhicules, soutenu principalement par la vive croissance des marchés des pays émergents et la poursuite du rebond du marché nord-américain. En Europe occidentale, les marchés des véhicules neufs ont fléchi à très bas niveau, impactés par d'importantes baisses en France, Italie ou aux Pays-Bas mais soutenus par la poursuite de la vive croissance au Royaume-Uni. Face à un effet mix pays défavorable, la pénétration des constructeurs français a légèrement diminué, en dessous de son niveau de 1997, dans un contexte de concurrence encore accrue. En Europe de l'Est, les baisses de marché, notamment en Russie et en Ukraine, ont arrêté la poursuite du rebond de la croissance automobile. Afin de satisfaire les besoins de motorisation, les constructeurs français continuent de se développer à la fois commercialement et industriellement sur cette zone dont les débouchés devraient à terme croître. La robustesse de la croissance des ventes en Chine, devenue le premier marché automobile au monde depuis 2009, explique la hausse de l'ensemble du marché asiatique. Les variations dans les autres pays ont été disparates : chute de plus de 30 % en Iran, baisses importantes en Inde et en Thaïlande, poursuite de la croissance en Malaisie et en Indonésie. Les débouchés des constructeurs français, 840 000 véhicules en 2013, ont, hors Moyen-Orient, vivement progressé sur cette zone (+ 18 %). La poursuite des investissements (PSA Peugeot Citroën avec ses deux partenaires en Chine ainsi que Renault en Inde et en Chine) et des gammes de véhicules renouvelées et adaptées devraient soutenir leur croissance future.

En Amérique latine, où les marchés ont atteint de nouveaux sommets en progressant plus faiblement que les années précédentes, les ventes des constructeurs français ont augmenté à plus de 810 000 véhicules, dépassant depuis plusieurs années ceux à destination d'Europe de l'Est y compris la Turquie. De nouveaux investissements et des gammes de véhicules renouvelées et adaptées, ont été décidés par les constructeurs français afin de tenter de répondre à la poursuite du développement automobile de cette zone.

Enfin, après la vive progression de 110 000 véhicules en 2012, les débouchés des constructeurs français se sont contractés en Afrique de 40 000 et atteignent 300 000 véhicules.


+ 612 000
DE HAUSSE
 ENTRE 2007 ET 2013
 DES DÉBOUCHÉS HORS
 EUROPE 17 PAYS
 DES CONSTRUCTEURS
 FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

En 2013, la production mondiale de véhicules a progressé de 4 % à 87,3 millions de véhicules, soit le quatrième niveau record après la chute de 2009. Cette hausse a représenté en volume 3,1 millions de véhicules. La production mondiale de véhicules s'élevait à environ 50 millions d'unités en 1990, puis à près de 60 millions en 2000. Elle a dépassé le seuil des 70 millions de véhicules avant-crise avant de chuter en 2009. Depuis, elle a progressé de plus de 20 %. Dans les zones développées, l'évolution du niveau de production par rapport à celui de 2007 est contrastée ; elle est en baisse en Europe

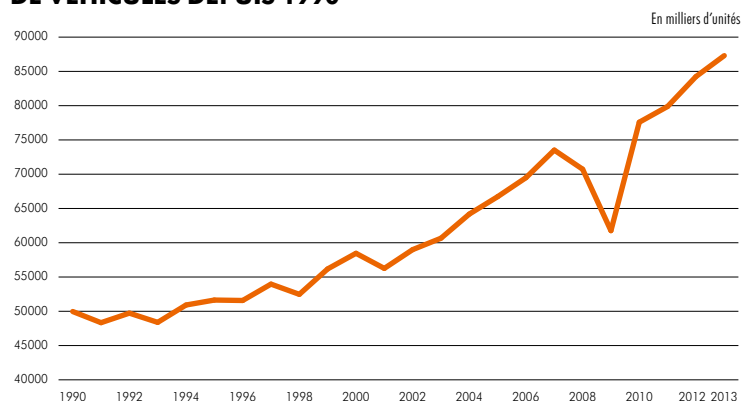
occidentale (-18 %) et au Japon (-17 %), mais est en progression de 7 % en ALENA (Canada, États-Unis, Mexique) et de 11 % en Corée du Sud. Dans les zones ou pays émergents qui constituent le pôle d'expansion automobile actuel, la production est très supérieure à celle de l'avant crise. En 2013, elle a progressé par rapport à 2007 de près de 50 % en Asie-Océanie (elle a bien plus que doublé en Chine), de 26 % en Amérique latine et de 13 % dans les nouveaux États membres de l'Union européenne.

LA PRODUCTION MONDIALE

	Total		Variation
	2012	2013	2013/2012
	milliers	milliers	%
Europe	19 857	19 726	-0,7
dont :			
Espagne	1 979	2 163	9,3
France	1 968	1 740	-11,6
Italie	672	658	-2,0
Royaume-Uni	1 577	1 597	1,3
Suède	163	161	-1,1
Europe centrale et orientale	5 962	5 835	-2,1
Turquie	1 073	1 126	4,9
Amérique	20 086	21 136	5,2
dont :			
ALENA ⁽¹⁾	15 798	16 478	4,3
Amérique du Sud	4 289	4 658	8,6
Asie-Océanie	43 709	45 801	4,8
dont :			
Japon	9 943	9 630	-3,1
Corée du Sud	4 562	4 521	-0,9
Chine	19 272	22 117	14,8
Inde	4 175	3 881	-7,0
ASEAN ⁽²⁾	4 160	4 360	4,8
Afrique	586	637	8,5
TOTAL	84 239	87 300	3,6
Variation 2013/2012			+3,6%

Dans la production par zone géographique, les doubles comptes ont été éliminés. (1) ALENA : Canada, États-Unis et Mexique. (2) ASEAN : Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam. Sources : OICA, CCA estimations juillet 2014.

ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES DEPUIS 1990



Source : OICA.



87,3
MILLIONS

NIVEAU RECORD
DU NOMBRE DE
VÉHICULES PRODUITS
DANS LE MONDE
EN 2013

En Europe occidentale, la variation de production de véhicules s'étagée de -12 % pour la France à +16 % pour l'Autriche en passant par +9 % pour l'Espagne et +1 % pour l'Allemagne et le Royaume-Uni.

En Amérique, la production a progressé dans la zone ALENA (+4 %) et surtout en Amérique du Sud (9 %).

Quant à l'Asie-Océanie, qui représente plus de la moitié de la production mondiale, le développement de la croissance de la production indonésienne (+13 %) se poursuit même si le rythme décélère par rapport aux années précédentes. Celle de l'Inde a diminué de 7 %

alors que celle de la Chine, premier pays constructeur depuis 2008, a augmenté de 15 %. En Malaisie et en Thaïlande, elle a crû de respectivement +6 % et +1 %. En revanche, elle est en baisse dans les pays matures au Japon (-3 %) et en Corée du Sud (-1 %).

Entre 2000 et 2013, la production mondiale de véhicules (87,3 millions) s'est accrue de près de 50 %, mais les résultats entre zones ont été contrastés.

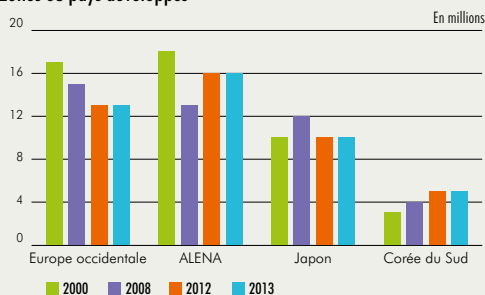
Dans les zones ou pays développés, la production a chuté de près de 5 millions de véhicules atteignant ainsi un niveau de 43 millions d'unités (- 10 %). Ils n'ont représenté qu'un peu moins de la moitié de la production mondiale, soit plus de 30 points de moins qu'en 2000. Au sein de ces zones, la production en Amérique du Nord a diminué de 1,2 million de véhicules (- 7 %) et celle en Europe occidentale de plus de 4 millions (-25 %). La production du Japon a baissé d'environ 500 000 unités en 2013 (soit - 5 % par rapport à 2000). En revanche, celle en Corée du Sud, pays bénéficiant

notamment d'évolutions de taux de change plus favorables, progressait de 1,4 million d'unités (+ 45 %).

Dans les zones ou pays émergents, la production s'est accrue de plus de 33 millions de véhicules, en s'appuyant sur les cinq zones suivantes: la Chine (+ 20 millions), qui a représenté 25 % de la production mondiale en 2013, contre moins de 4 % en 2000; l'Europe centrale et orientale et la Turquie (+ 3,9 millions et une part de 8 % contre 5 %), l'Indonésie, l'Iran, la Malaisie et la Thaïlande (+ 3,7 millions et une part de 6 % contre 2 %), l'Amérique du Sud (+ 2,6 millions et une part de 5 % contre 4 %) et l'Inde (+ 3,1 millions et une part de 4 % contre 1 %). Au total, ces zones ou pays émergents ont vu leur part dans la production mondiale de véhicules passer de 16 à 49 % sur la période.

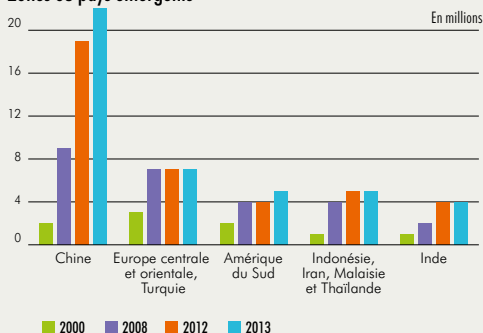
LA PRODUCTION MONDIALE TOUTS VÉHICULES

Zones ou pays développés



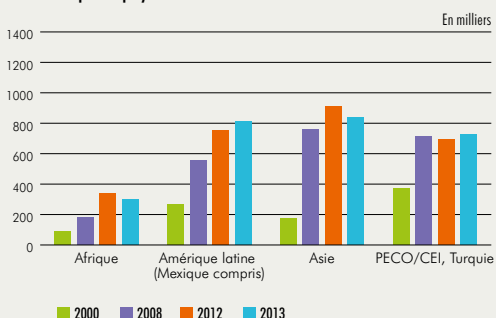
Sources : CCFA, OICA.

Zones ou pays émergents



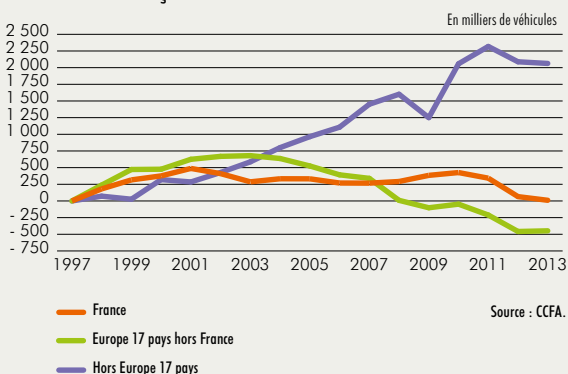
49%
PART
DES ZONES ET PAYS
ÉMERGENTS DANS
LA PRODUCTION
MONDIALE DE
VÉHICULES EN 2013

Évolution des débouchés des constructeurs français hors Europe 17 pays : tous véhicules



Source : CCFA.

Évolution par rapport à 1997 des débouchés mondiaux des constructeurs français



Source : CCFA.

Dans ce contexte d'évolution de la production mondiale, les constructeurs français ont fortement développé leurs livraisons à destination de ces zones émergentes. Elles ont progressé de 1,8 million d'unités entre 2000 et 2013, hors de l'Europe 17 pays, pour s'élever à 2,7 millions de véhicules.

En forte hausse jusqu'à la crise, les livraisons ont fléchi puis sont reparties sensiblement à la hausse par rapport à 2008: + 261 000 unités en Amérique latine y compris le Mexique, + 117 000 unités en Afrique, + 80 000 en Asie et + 12 000 dans les pays d'Europe centrale et orientale et en Turquie. En revanche, les livraisons vers l'Espagne et l'Italie ont chuté respectivement de 137 000 et 77 000 unités.



LE CLASSEMENT MONDIAL DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES

Les 13 premiers constructeurs, dont les groupes français PSA Peugeot Citroën et Renault, représentent environ 70 % de la production mondiale et produisent plus de deux millions de véhicules chacun. Le dynamisme de PSA Peugeot Citroën et de Renault a été affecté notamment par la faiblesse du marché européen, ils occupent

respectivement le dixième et le onzième rang mondial.

La production des constructeurs français a représenté, comme en 2012, 6 % de la production mondiale, comme lors de la dernière crise de 1997, soit un niveau bien inférieur à celui record atteint en 2001 avec 9,8 %.

PRODUCTION MONDIALE, EN NOMBRE DE VÉHICULES, EN 2013

En milliers de véhicules

	Rang mondial	Tous véhicules ⁽¹⁾
Toyota-Daihatsu-Hino ⁽²⁾	1	10 325
General Motors (Opel-Vauxhall-GM Daewoo) ⁽³⁾	2	9 629
Groupe Volkswagen	3	9 603
Hyundai-Kia	4	7 233
Ford ⁽³⁾	5	6 077
Nissan	6	4 951
Fiat-Chrysler	7	4 682
Honda	8	4 298
Suzuki-Maruti	9	2 842
PSA Peugeot Citroën	10	2 834
Renault-Dacia-Samsung	11	2 705
Daimler	12	2 306
BMW (Mini inclus)	13	2 006
SAIC	14	1 992
Changan	15	1 342
Mazda	16	1 264
Dongfeng Motor	17	1 239
Mitsubishi	18	1 229
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover, Tata Daewoo)	19	1 063
Geely-Volvo	20	970
Fuji (Subaru)	21	809
Great Wall	22	758
FAW	23	718
BAIC	24	687
Mahindra	25	585
Brilliance	26	583
Isuzu	27	533
JAC	28	518
BYD	29	511
AvtoVaz	30	507
Chery	31	477
Chongqing Lifan Motor Co.	32	246
Volvo - Renault Trucks - Mack - UD Trucks	33	232
Guangzhou Auto Industry	34	161
China National Heavy Duty Truck	35	155
Proton	36	140
Paccar	37	136
Hunan Jiangnan Automobile Manufacturing Co.	38	134
GAZ	39	127
Shannxi	40	104

Note : la production des constructeurs chinois ne comprend pas celle des joint-ventures.

(1) Les véhicules comprennent les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers, véhicules industriels, cars et bus.

(2) Dont Daihatsu 1 250 000 et Hino 179 000.

(3) Les productions de GM et de Ford intègrent leurs activités en Chine.

Sources : OICA, CCFA estimations juillet 2014.



6%

PART
DES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DANS LA
PRODUCTION MONDIALE
D'AUTOMOBILES EN 2013

Dans un contexte de croissance dynamique, la production mondiale a augmenté de 4 % et les résultats diffèrent selon les groupes. Le groupe Toyota est installé à la première place depuis 2006 avec une hausse de 2 % de sa production, le fort rebond de 2012 ayant rattrapé la chute de 2011 suite au tsunami. Les volumes des groupes GM et Ford ont bénéficié de la bonne santé du marché nord-américain. Le groupe Volkswagen (+4 %), très présent dans les pays émergents, occupait toujours la troisième place. Chez les constructeurs asiatiques, Hyundai-Kia (+1 %/4^e position), Nissan (+1 %/6^e position) et Honda (+5 %/8^e position) ont conservé leur rang. En revanche, le constructeur japonais Suzuki-Maruti (-2 %/9^e position) remonte dans le classement malgré sa baisse de production. Les groupes européens connaissent des évolutions contrastées. La production des constructeurs généralistes

PSA Peugeot Citroën (-3 %) diminue, celle de Renault augmente (+1 %) alors que celle de Fiat-Chrysler (+4 %) s'est améliorée grâce à la marque américaine (+19 %). Les groupes allemands spécialistes des gammes supérieures (BMW et Daimler) poursuivent leur progression après avoir été très affectés par la crise. Les constructeurs des pays émergents (Chine, Inde) ont aussi des rythmes différents de croissance. La production des groupes Changan (+26 %), SAIC (+12 %) et Dongfeng Motor (+9 %) a augmenté alors que celle de Tata a baissé sensiblement (-15 %). Par ailleurs, en 2000, les constructeurs européens, américains et japonais produisaient plus de 60 % de leur production dans leur zone domestique, contre plus de 90 % pour les constructeurs coréens. En 2012, cette part s'élevait à près de la moitié pour les constructeurs européens et coréens et à un bon tiers pour les Américains et les Japonais.

L'ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES DES TROIS PÔLES AUTOMOBILES MONDIAUX

Longtemps première, l'Union européenne (désormais 28 pays) est devenue depuis 2010 la deuxième zone productrice au monde, tout en demeurant ouverte. La chute de son marché intérieur depuis 2008 explique la diminution des importations, mais aussi celle de la production. Le développement des exportations n'a pu compenser ce vif recul de la production pour le marché intérieur.

En Amérique du Nord y compris le Mexique, la production, essentiellement destinée au marché local, a poursuivi son rebond, se situant à 1,2 million de véhicules du niveau record de l'année 2000.

Au Japon, les exportations représentent près de la moitié de la production. Quant aux importations, elles occupent toujours moins de 5 % des immatriculations totales.

Au-delà de ces trois pôles historiques, la Chine, devenue la première zone productrice au monde depuis 2010, produit essentiellement pour satisfaire son marché intérieur: les importations, comme les exportations, représentant environ 5 % de sa production.

L'ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES DES TROIS PÔLES AUTOMOBILES MONDIAUX

		Union européenne ⁽¹⁾		États-Unis, Canada et Mexique ⁽²⁾		Japon	
Voitures particulières							
Production		en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)
1980		10 166	80	7 196	101	7 038	72
1990		12 726	100	7 150	100	9 753	100
2000		14 779	116	7 092	99	8 359	86
2010		15 289	120	5 084	71	8 310	85
2013		14 709	116	7 084	99	8 189	84
Importations ⁽²⁾		en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
1980		800	8 %	2 713	38 %	46	1 %
1990		1 495	12 %	3 029	42 %	186	2 %
2000		2 629	18 %	2 225	31 %	268	3 %
2010		1 900	12 %	2 310	45 %	186	2 %
2013		1 900	13 %	2 662	38 %	279	3 %
Exportations ⁽²⁾		en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
1980		1 973	19 %	107	1 %	3 947	56 %
1990		1 732	14 %	288	4 %	4 482	46 %
2000		2 715	18 %	1 130	16 %	3 796	45 %
2010		3 400	22 %	857	17 %	4 275	51 %
2013		4 500	31 %	1 362	19 %	4 066	50 %
Véhicules utilitaires							
Production		en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)
1980		1 600	100	2 138	47	4 005	113
1990		1 598	100	4 553	100	3 539	100
2000		2 327	146	8 669	190	1 782	50
2010		1 819	114	7 089	156	1 319	37
2013		1 880	118	9 394	206	1 441	41
Importations ⁽²⁾		en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
1980		101	6%	125	6%	1	0 %
1990		258	16%	399	9%	1	0 %
2000		242	10%	915	11%	8	0 %
2010		310	17%	1 136	16%	2	0 %
2013		290	15%	1 536	16%	2	0 %
Exportations ⁽²⁾		en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
1980		362	23 %	114	5 %	2 020	50 %
1990		179	11 %	32	1 %	1 349	38 %
2000		248	11 %	339	4 %	659	37 %
2010		330	18 %	177	2 %	566	43 %
2013		420	22 %	273	3 %	609	42 %

(1) Le nombre de pays pris en compte dans l'ensemble « Union européenne » est égal au nombre de pays membres de l'année.

(2) Les échanges intracommunautaires ne sont pas pris en compte.

(3) Source: Ward's, à partir de 1999; le Mexique est inclus à partir de 2009.

Sources: Eurostat, CCA depuis 1991.

Depuis 1990, l'évolution de l'industrie automobile a été contrastée dans les trois grands pôles automobiles.

Dans l'Union européenne, la croissance de la production de véhicules a été de 16 % (contre + 38 % en 2007) et les échanges, déjà importants, apparaissent en hausse de 94 %.

En Amérique du Nord y compris le Mexique depuis 2009, la production a dépassé de 41 % son niveau de 1990. Les importations, déjà très significatives en 1990 et qui avaient par la suite continué de s'accroître, ont dépassé celles de 1990 de 23 %. Quant aux exportations, elles n'ont représenté que 10 % de la

production (30 % pour l'UE et 49 % pour le Japon).

Enfin, au Japon, la production de véhicules a diminué de 28 % en raison du recul du marché intérieur et de celui des exportations. Auparavant, ces dernières, qui avaient connu une décennie de baisse jusqu'en 2001 (-29 % par rapport à 1990), s'étaient sensiblement accrues en lien avec la dépréciation du yen, et elles dépassaient en 2008 de 15 % le niveau de 1990; en 2013, elles en étaient inférieures de 20 % en raison principalement de la production des usines des constructeurs japonais hors Japon.



49%
PART

DES VÉHICULES EXPORTÉS
DANS LA PRODUCTION
JAPONAISE EN 2013

LES MARCHÉS MONDIAUX



En 2013, le marché automobile mondial a poursuivi sa croissance (+ 4 % à 85,5 millions de véhicules), établissant un nouveau record. Si les marchés ont progressé dans les zones émergentes et en Amérique du Nord, les immatriculations ont diminué en Europe et en Asie hors Chine et Japon.

Les cinq premiers marchés mondiaux (Chine, États-Unis, Japon, Brésil, Allemagne) représentent presque deux tiers des ventes mondiales. En 2005, la Chine et le Brésil étaient respectivement à la troisième et dixième place du classement.

Dans les principales zones industrialisées où les taux de motorisation sont arrivés à maturité, les marchés restent bien inférieurs aux niveaux connus auparavant et leur part dans les marchés mondiaux n'est plus que de 45 % contre 68 % en 2005.

Dans les zones émergentes, les évolutions des marchés sont contrastées mais généralement moins dynamiques qu'en 2012.

LES MARCHÉS MONDIAUX

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2013/2012
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	milliers	%
Europe	16 193	26,8	15 890	25,3	2 473	11,4	2 392	10,5	18 666	18 282	-2,1
dont:											
Europe occidentale	11 765	19,5	11 547	18,4	1 646	7,6	1 627	7,2	13 411	13 174	-1,8
Europe centrale et orientale	4 420	7,3	4 336	6,9	826	3,8	764	3,4	5 246	5 101	-2,8
Amérique	13 144	21,7	13 526	21,5	10 529	48,5	11 478	50,6	23 673	25 004	+5,6
dont:											
ALENA ⁽¹⁾	8 640	14,3	9 039	14,4	8 887	40,9	9 725	42,8	17 527	18 764	+7,1
États-Unis	7 242	12,0	7 586	12,1	7 544	34,8	8 298	36,6	14 786	15 884	+7,4
Amérique du Sud	4 504	7,4	4 486	7,1	1 642	7,6	1 753	7,7	6 146	6 239	+1,5
Asie-Océanie	29 954	49,5	32 169	51,2	8 288	38,2	8 380	36,9	38 243	40 549	+6,0
dont:											
Chine	15 495	25,6	17 929	28,6	3 811	17,6	4 055	17,9	19 306	21 984	+13,9
Corée du Sud	1 325	2,2	1 244	2,0	237	1,1	300	1,3	1 562	1 544	-1,2
Japon	4 572	7,6	4 562	7,3	797	3,7	813	3,6	5 370	5 376	+0,1
ASEAN ⁽²⁾	2 154	3,6	2 353	3,7	1 344	6,2	1 223	5,4	3 497	3 577	+2,3
Autres Asie-Océanie	6 408	10,6	6 081	9,7	2 099	9,7	1 989	8,8	8 507	8 070	-5,1
Afrique	1 182	2,0	1 201	1,9	417	1,9	452	2,0	1 599	1 653	+3,3
TOTAL	60 473	100,0	62 786	100,0	21 708	100,0	22 702	100,0	82 181	85 489	+4,0
Variation 2013/2012			3,8%				4,6%			4,0%	

(1) ALENA : Canada, États-Unis et Mexique.

(2) ASEAN : Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam

Source : OICA.



1 QUART

PART DE LA CHINE DANS LES VENTES MONDIALES EN 2013

Aux États-Unis, les conséquences de la crise financière, qui avait eu raison de la forte propension à consommer des ménages, continuent à être moins prégnantes et le marché a de nouveau progressé pour s'élever à près de 16 millions de véhicules, contre plus de 17 millions entre 2004 et 2006.

En Europe occidentale, le marché a diminué à nouveau, mais à un rythme moindre, pour s'établir à 13,2 millions de véhicules contre 17,3 en 2007. Les variations par pays ont été disparates, de -16 % aux Pays-Bas à +11 % au Royaume-Uni, en passant par -4 % en Allemagne et par +4 % en Espagne (grâce au plan de soutien de la demande qui a débuté fin 2012).

En Europe centrale et orientale, la vive croissance des années récentes se poursuit en Turquie, après un arrêt en 2012 (+9 %). Les marchés russe (-6 %), et ukrainien (-12 %) fléchissent.

La Chine, dont l'accès à la motorisation ne cesse de se développer en lien avec la progression de son niveau de vie, a vu son marché, malgré la limitation du nombre de nouveaux véhicules dans les grandes villes, croître de 14 % à 22 millions de véhicules. Elle est le premier marché

mondial. Au Japon, les ventes sont stables après le fort rebond de 2012 (5,4 millions de véhicules), rattrapant la chute de 2011 due au tsunami. Elles restent néanmoins inférieures à celles observées au milieu des années 2000. Les immatriculations en Corée du Sud ont diminué pour la deuxième année consécutive (-1 % à 1,5 million de véhicules). Dans la zone Asie-Océanie hors ses trois grands (Chine, Japon et Corée du Sud), la baisse de 2013 (-3 % à 11,6 millions de véhicules) a interrompu la période de croissance. Mais les évolutions ont été contrastées : en hausse de 10 % en Indonésie, mais en baisse de 10 % en Inde et de 7 % en Thaïlande.

En Amérique du Sud, la diffusion de l'automobile s'est poursuivie mais le rythme de croissance décroît ces deux dernières années (+2 % en 2013). Le marché brésilien a diminué (-1 %) après avoir atteint un nouveau sommet en 2012.

En Afrique, sur des volumes plus faibles, les marchés ont poursuivi leur croissance même si le Maroc a enregistré une baisse après deux années de vive hausse. Le rythme de progression a diminué en Afrique du Sud et en Algérie.

LE PARC MONDIAL DE VÉHICULES

En 2012, le parc mondial de véhicules (voitures particulières et véhicules utilitaires) s'élevait à 1,1 milliard d'unités (dont plus de 70 % de voitures particulières), soit une hausse de 4 % par rapport à l'année précédente. Les parcs sont stables dans les pays développés aux marchés matures et sont en forte croissance dans les pays émergents. Le parc des États-Unis est le plus important au monde avec plus de 250 millions de véhicules devant ceux de la Chine et du Japon (respectivement environ 109 et 76 millions d'unités). La France occupe la septième place mondiale (38 millions d'unités).

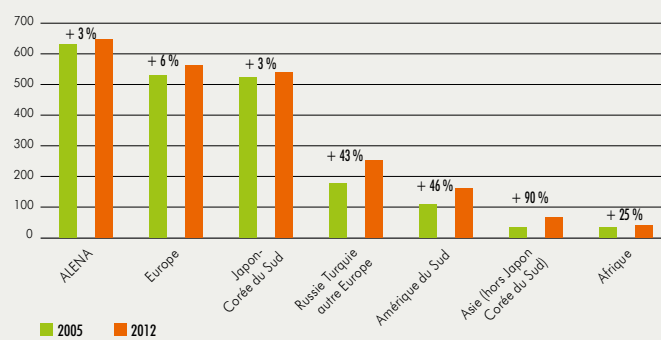
La densité automobile dans le monde s'élevait en moyenne à 170 véhicules pour 1 000 habitants (+18 % par rapport à 2005). Néanmoins, elle varie de 42 véhicules en Afrique à 647 dans la zone ALENA (États-Unis, Canada, Mexique) en passant par 67 en Asie (hors Japon et Corée du Sud), 160 pour l'Amérique du Sud et à plus de 500 pour l'Europe, le Japon et la Corée du Sud.

LE PARC MONDIAL

	Total		Variation
	2011	2012	2012/2011
	milliers	milliers	%
Europe	361 254	367 767	+ 1,8
dont :			
Europe occidentale	243 190	243 801	+ 0,3
Europe centrale et orientale	118 064	123 966	+ 5,0
Amérique	375 136	384 702	+ 2,6
dont :			
ALENA ⁽¹⁾	302 318	306 658	+ 1,4
États-Unis	248 932	251 497	+ 1,0
Amérique du Sud	72 818	78 044	+ 7,2
Asie-Océanie	325 509	352 589	+ 8,3
dont :			
Chine	93 563	109 220	+ 16,7
Corée du Sud	18 437	18 870	+ 2,3
Japon	75 513	76 126	+ 0,8
Autres Asie-Océanie	137 996	148 373	+ 7,5
Afrique	36 638	38 172	+ 4,2
TOTAL	1 098 537	1 143 231	+ 4,1
Variation 2012/2011		4,1 %	

(1) ALENA : Canada, États-Unis et Mexique.
Source : OICA.

TAUX DE MOTORISATION PAR RÉGION



Source : OICA.

En 2012, les zones matures représentaient près de 60 % du parc mondial et 17 % de la population mondiale. Elles ont perdu environ 10 points au profit des zones émergentes.

Au sein de la zone Europe qui représente un tiers du parc mondial, le parc progresse plus rapidement à l'est qu'à l'ouest (cf. page 17). Les taux de motorisation sont également contrastés allant de 142 pour l'Albanie à 745 en Islande en passant par 240 en Roumanie et une fourchette de 550 à 600 dans les principaux pays d'Europe de l'Ouest. Dans la zone Amérique, l'ALENA, 22 % du parc mondial, est un marché mature avec un taux de motorisation élevé surtout aux États-Unis où il s'établit à 791. En revanche, l'Amérique du Sud est une zone

émergente dont la part atteint 7 % du parc mondial en 2012. Sa densité s'est établie à 160.

En Asie, le Japon et la Corée du sud (9 % du parc mondial), marchés matures, ont respectivement un taux de motorisation de 599 et 386. En revanche, des pays émergents, avec une population plus importante, ont une densité automobile encore faible : 18 en Inde, 79 en Chine et 73 en Indonésie. La Chine et le Japon comptabilisent plus de la moitié du parc de la zone Asie-Océanie.



1,1
MILLIARD
NOMBRE DE
VÉHICULES
DANS LE PARC
MONDIAL

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

En 2012, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont, selon l'OMC, augmenté de 1 %, en s'élevant à 1 295 milliards de dollars, dépassant de 5 % le niveau d'avant crise de l'année 2008. Entre 2005 et 2012, les évolutions des soldes en produits de l'industrie automobile ont été très différentes entre les pays-zones. L'excédent de la Corée du Sud est passé de 34 à 62 milliards de dollars, celui du Japon de 110 à 145 et celui de l'Union européenne de 80 à 177.

Malgré un niveau de marché automobile nettement plus bas en 2012 par rapport à 2005, le déficit des États-Unis est resté presque identique à près de -120 milliards de dollars. À l'inverse, le solde de +9 milliards observé au Canada en 2005 s'est transformé en un déficit de 9 milliards, en lien avec la place prise par le Mexique dans les échanges au sein de l'ALENA. L'excédent de 7 milliards de dollars a laissé la place à un solde de -9 milliards au Brésil. Le déficit de la

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES Exportations (FAB)/Importations (CAF) vers les/des grands pôles

En milliards de dollars US

ZONES	Monde			États-Unis et Canada, puis Amérique du Nord ⁽¹⁾			Union européenne ⁽²⁾			Japon			Autres pays ⁽⁴⁾		
	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde
États-Unis															
2005	86,0	205,5	-119,5	59,3	94,3	-35,0	10,4	43,1	-32,7	1,5	49,4	-47,9	14,8	18,7	-3,9
2010	99,5	189,8	-90,3	60,2	91,7	-31,5	9,7	33,6	-23,9	1,2	42,9	-41,7	28,4	21,5	6,8
2012	132,0	250,4	-118,4	74,3	117,6	-43,3	12,8	47,6	-34,8	1,8	53,6	-51,7	43,1	31,7	11,4
Canada															
2005	66,8	57,6	9,1	64,4	47,3	17,1	0,5	3,1	-2,6	0,1	4,6	-4,5	1,8	2,6	-0,8
2010	50,1	59,6	-9,5	49,1	46,2	3,0	0,3	4,5	-4,2	0,0	5,7	-5,6	0,7	3,3	-2,6
2012	62,2	71,4	-9,2	60,7	54,8	5,9	0,3	5,9	-5,6	0,0	6,2	-6,2	1,1	4,5	-3,4
Union européenne⁽²⁾															
2005	492,0	412,6	79,5	51,1	9,2	41,9	357,7	357,7	0,0	7,7	21,0	-13,3	75,5	24,6	50,9
2010	546,4	426,9	119,4	42,9	10,0	32,9	369,2	369,2	0,0	7,0	18,9	-11,9	127,3	28,9	98,4
2012	615,3	438,7	176,5	57,4	13,8	43,6	376,4	376,4	0,0	10,7	16,2	-5,5	170,8	32,4	138,4
Japon															
2005	122,9	13,2	109,7	55,0	1,8	53,3	20,2	8,0	12,1				47,7	3,4	44,3
2010	149,5	14,2	135,4	50,9	1,3	49,6	18,2	7,3	10,9				80,5	5,6	74,9
2012	166,0	20,4	145,5	59,4	2,1	57,3	15,5	11,1	4,4				91,0	7,2	83,8
Corée du Sud															
2005	37,8	4,1	33,7	12,3	0,5	11,8	9,0	1,8	7,2	0,4	1,2	-0,8	16,0	0,6	15,5
2010	54,5	8,0	46,5	13,6	0,8	12,7	6,6	3,5	3,1	0,6	2,2	-1,6	33,8	1,5	32,3
2012	72,0	9,8	62,2	20,5	1,5	19,0	8,9	5,0	4,0	0,8	1,6	-0,8	41,8	1,8	40,0
Chine (hors Hong Kong)															
2005	10,0	13,6	-3,6	3,7	1,1	2,6	1,4	4,5	-3,1	1,2	4,9	-3,7	3,7	3,1	0,5
2010	28,0	53,0	-25,0	7,0	5,4	1,6	4,2	25,7	-21,6	2,3	16,7	-14,4	14,6	5,2	9,4
2012	43,1	74,0	-30,9	9,9	10,0	-0,1	4,9	41,3	-36,4	2,8	16,3	-13,5	25,6	6,4	19,2
Brésil															
2005	12,0	4,7	7,3	3,6	0,6	3,0	1,6	2,0	-0,4	0,0	0,5	-0,5	6,8	1,6	5,2
2010	12,6	17,0	-4,4	1,6	2,3	-0,7	1,0	3,5	-2,6	0,0	1,2	-1,2	10,0	10,0	0,0
2012	13,0	21,7	-8,6	1,6	4,0	-2,4	0,4	4,7	-4,3	0,0	1,4	-1,4	11,0	11,6	-0,6

Les échanges des principaux pays de l'Union européenne⁽³⁾

	Allemagne		France		Espagne		Italie		Royaume-Uni						
2005	162,9	68,8	94,1	65,4	54,2	11,2	45,0	46,6	-1,5	26,8	41,7	-14,9	30,9	52,0	-21,1
2010	195,7	79,3	116,4	54,1	58,7	-4,7	47,5	31,4	16,1	29,1	39,7	-10,6	30,9	45,5	-14,6
2012	228,1	93,2	134,9	53,0	57,2	-4,3	46,7	29,4	17,3	31,2	30,0	1,2	38,6	50,8	-12,3

(1) À partir de 2005, exportations vers l'Amérique du Nord, constituée principalement des États-Unis, du Canada et du Mexique.

(2) Pour les comparaisons, 15 pays sont comptés dans l'ensemble Union européenne à partir de 1993, 25 pays à partir de 2004, 27 pays à partir de 2006.

(3) Les montants des exportations et importations des pays de l'Union européenne sont estimés depuis 2001 par le CCFA à partir des données des Douanes locales.

(4) Le total « autres pays » regroupe les pays non comptés dans les trois grands pôles.

Source : GATT/OMC.

74

MILLIARDS

DE DOLLARS :
NIVEAU RECORD DES
IMPORTATIONS CHINOISES
EN PRODUITS DE
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

En 2012, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont représenté 7 % des exportations mondiales de marchandises et 11 % de celles de produits manufacturés. L'année 2012 a été marquée par une dépréciation de 7 % de l'euro face au dollar, alors que le taux de change entre le yen et le dollar est resté quasi identique.

Face à de bas niveaux de marché en ALENA et en Union européenne, la part des commerces intrarégionaux dans le commerce mondial a continué sa baisse, atteignant 59 % en 2012 (64 % en 2007). Si en ALENA et en Europe (hors CEI) cette part se hisse à environ 70 % et même à plus de 80 % en Amérique du Sud, elle atteint à peine plus de

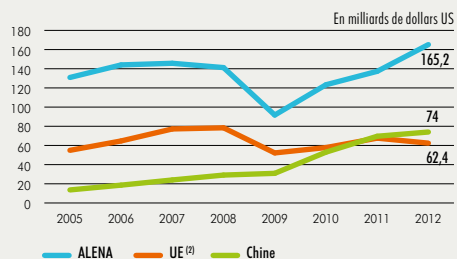
30 % pour l'Asie-Océanie. En 2012, l'Allemagne, avec 228 milliards de dollars, est restée le premier pays exportateur de produits de l'industrie automobile avec une part de près de 18 %. Ses exportations ont baissé sur l'année 2012 en dollars, mais ont continué d'augmenter en euros. Au deuxième rang mondial, le Japon a exporté pour 166 milliards de dollars, dont 60 vers l'Amérique du Nord (soit 36 % de ses exportations totales, contre plus de 50 % au début des années 2000). Ses exportations vers la Chine ont baissé entre 2011 et 2012 à 14,3 milliards de dollars, en raison du contexte géopolitique. Elles sont à comparer aux 15,5 milliards de dollars à destination de l'UE-27.

Les exportations de l'Union européenne 27 pays ont atteint 659 mil-

Chine, devenue entre-temps le premier marché automobile mondial, s'est accru de 4 à 31 milliards de dollars. En Afrique du Sud, le déficit s'est réduit sur la même période de 5 à 1 milliard de dollars, grâce au développement des exportations. L'excédent de l'Inde a augmenté de 1 à 4 milliards de dollars suite à une vive augmentation des exportations, de moins de 3 à plus de 10 milliards de dollars. En ne tenant pas compte des échanges intrazone, les importations de

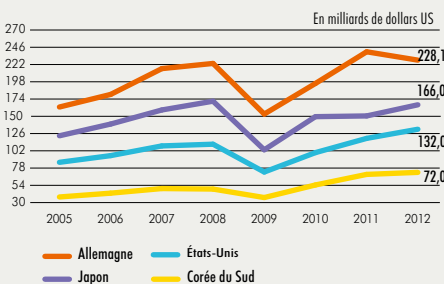
l'Union européenne (UE) ont pour la première fois été dépassées par celles de la Chine (62 vs 74 milliards de dollars en 2012). Ces importations restent néanmoins bien inférieures à celles de l'ALENA, qui se sont élevées pour la première fois au-dessus de 160 milliards de dollars. Les autres grands pays importateurs de produits automobiles en 2012 ont été la Russie (41 milliards de dollars), l'Australie (31 milliards de dollars) et l'Arabie saoudite (20 milliards de dollars).

IMPORTATIONS DES GRANDES ZONES EN PRODUITS AUTOMOBILES (hors commerce intra-régional)



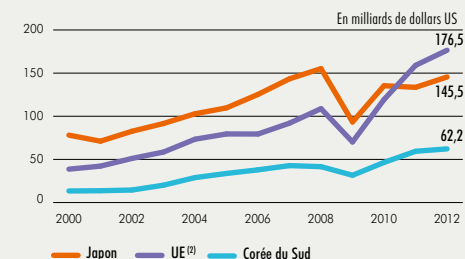
Source : GATT/OMC.

PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS DE PRODUITS AUTOMOBILES



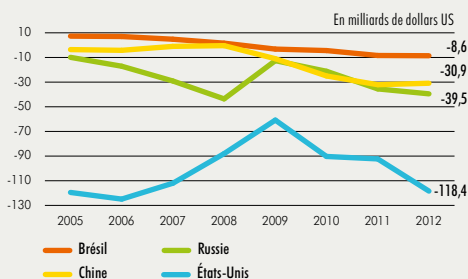
Source : GATT/OMC.

SOLDES EXCÉDENTAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



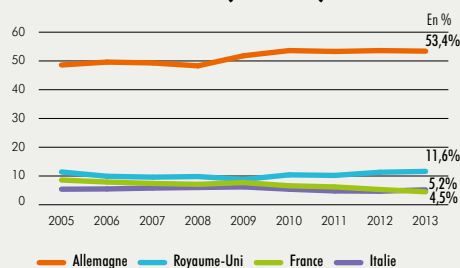
Source : GATT/OMC.

SOLDES DÉFICITAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



Source : Eurostat.

PART DANS LES EXPORTATIONS DE L'UE VERS LE HORS UE Véhicules routiers (SITC 78)



Source : GATT/OMC.

liards de dollars, dont 61 % d'échanges intracommunautaires (73 % en 2009). Les exportations de l'UE vers la Chine se sont élevées à 37 milliards de dollars, soit, en tenant compte du coût du transport et des assurances, plus de la moitié des importations totales de la Chine. Elles ont atteint 24 milliards de dollars vers la Russie, 20 milliards vers l'Afrique et 13 milliards vers le Moyen-Orient.

En se basant sur des données d'Eurostat, plus de la moitié des exportations de l'UE vers le hors UE sont le fait de l'Allemagne (53 % en 2013), devant le Royaume-Uni (12 %), l'Italie, l'Espagne et la France (5 % pour chacun de ces trois pays).

La France a représenté 4 % des exportations mondiales avec 53 milliards de dollars (y compris les échanges intra-UE), contre près de 8 % en 2004. Les États-Unis sont restés le premier pays importateur mondial de produits automobiles, avec 250 milliards de dollars; suite au rebond de son marché intérieur, son déficit en produits automobiles est remonté à 118 milliards de dollars, soit un niveau similaire aux

120 milliards observés entre 2004 et 2006. Les importations chinoises, + 6 % à 74 milliards de dollars en 2012, provenaient de l'UE-27 (56 % contre 42 % en 2009), devant le Japon (22 % contre 36 % en 2009), l'ALENA (13 %) et la Corée du Sud (7 %). Depuis 2005, les importations chinoises se sont accrues de 27 % par an.

Les importations de la Russie en produits automobiles se sont élevées à 41 milliards de dollars en 2012, devançant celles de l'Arabie saoudite (20 milliards) et celles des Émirats arabes unis (EAU) (13 milliards). Reflétant l'évolution de leurs ressources pétrolières, les importations de ces pays se sont vivement développées depuis 2005, progressant en moyenne annuelle de 10 % en Arabie saoudite, 11 % aux EAU et de 19 % en Russie.

L'ajout à ces dernières évolutions de demandes du doublement des importations de l'Australie entre 2005 et 2012 à 30 milliards de dollars fournit une autre explication à la baisse du ratio mesurant la part des commerces intrarégionaux.

177
MILLIARDS
DE DOLLARS :
EXCÉDENT EN 2012
DE L'UE EN PRODUITS
DE L'INDUSTRIE
AUTOMOBILE