

L'industrie automobile française en perte de vitesse en 2006

Catherine Fresson-Martinez, division Comptes et études de l'industrie, Insee

En 2006, la baisse de régime de l'industrie automobile en France s'accroît : la production diminue de 5,7 % en volume, après -1,6 % en 2005. Pour la première fois, les constructeurs français ont produit plus de véhicules à l'étranger qu'en France. Ces difficultés résultent des pertes de parts de marché intérieur et européen liées au vieillissement de la gamme, par manque de nouveaux modèles, et à la concurrence accrue. Le marché des véhicules d'occasion continue, quant à lui, de prospérer. La chute de l'emploi salarié amorcée en 2005 s'amplifie en 2006 : elle est plus forte que dans l'ensemble de l'industrie manufacturière.

La production mondiale de véhicules a crû de 4 % en 2006 (après 3 % en 2005) et s'élève à environ 69,1 millions de véhicules (*tableau 1*). Cette croissance a surtout bénéficié à la zone de l'Asie-Océanie, principalement à la Chine et à l'Inde. En Amérique, la production a légèrement reculé, notamment en Amérique du Nord, malgré une croissance de près de 7 % en Amérique du Sud, essentiellement en Argentine et au Brésil. En Europe, le nombre de véhicules produits a légèrement progressé mais de façon particulièrement contrastée. En Europe centrale et orientale la hausse est de plus de 11 %, particulièrement forte en République tchèque, en Slovaquie ou en Roumanie. En Europe occidentale, à l'inverse, la baisse est de 1,5 %, avec une production de 16,2 millions de véhicules. Cette diminution recouvre des évolutions différentes selon les pays. La chute est significative au Royaume-Uni et en France, de moindre ampleur en Belgique. En Allemagne, la production automobile a ralenti pour se stabiliser après deux années de forte croissance et elle se maintient en Espagne, tandis qu'en Italie un rebond s'est amorcé.

En France, la production s'élève à 3,2 millions de véhicules en 2006, en baisse de 10,7 %. La chute de la fabrication est particulièrement forte chez les constructeurs français - 14 % chez PSA et - 11 % chez Renault en France. Au contraire, leur production hors de France augmente de

près de 10 %. Ainsi, pour la première fois en 2006, le nombre de véhicules produits par les constructeurs français sur le territoire national (2,8 millions) a été inférieur à leur production réalisée à l'étranger (3,1 millions). Désormais, plus d'un véhicule sur deux est produit à l'étranger, contre 41 % en 2000 (*graphique 1*).

Le repli de la production de la branche automobile (construction automobile et fabrication d'équipements automobiles) sur le territoire national, engagé en 2005 (-1,6 %), s'accroît en 2006 (-5,7 %), contribuant pour -1 point à l'évolution de la production manufacturière (*tableau 2*).

La résistance de la demande intérieure française en 2005 ne se confirme pas en 2006

En 2005, la demande intérieure française résistait, comme le montre l'augmentation des immatriculations de véhicules neufs (+3 %) entre

1 Production mondiale de véhicules par pays

	2006 (en milliers)	Évolution 2006-2005 (en %)
Production mondiale	69 127	4,0
Asie-Océanie	28 165	9,0
dont : Chine	7 189	25,9
Inde	1 944	18,7
Amérique	19 071	-1,2
Amérique du Nord	15 882	-2,7
Amérique du Sud	3 189	6,7
dont : Brésil	2 611	3,2
Argentine	432	35,1
Europe	21 299	2,3
dont Union Européenne des 27	18 581	1,1
Nouveaux membres	2 363	23,3
dont : République tchèque	855	42,0
Roumanie	214	9,7
Slovaquie	295	35,3
Europe des 15	16 218	-1,5
dont : Royaume-Uni	1 648	-8,6
France	3 169	-10,7
Belgique	882	-4,8
Allemagne	5 820	1,1
Espagne	2 777	0,9
Italie	1 212	16,7
dont Europe centrale et orientale	1 730	11,3
dont Turquie	988	12,3
Afrique	592	13,5

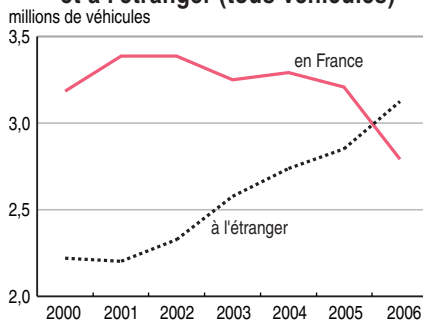
Source : Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA).



2004 et 2005. Les immatriculations de véhicules légers neufs (*définitions*), qui représentent 97,6 % de l'ensemble des véhicules neufs, continuaient de progresser : + 2,7 % en 2005 après + 1,3 % en 2004, tout comme celles de véhicules industriels (*définitions*) (+ 17,2 %) et de cars et bus (+ 13,3 %).

En 2006, en revanche, les immatriculations de véhicules neufs (2,5 millions) reculent de près de 2 %. Cette baisse est principalement due aux véhicules légers (- 2 %), notamment aux voitures particulières (- 3,3 %) qui retrouvent, avec 2 millions de véhicules, un niveau proche de celui de 2003.

① Véhicules produits par les constructeurs français en France et à l'étranger (tous véhicules)



Source : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA).

Le marché des véhicules particuliers d'occasion prospère au détriment de celui des véhicules particuliers neufs (*graphique 2*). Les immatriculations de voitures particulières d'occasion atteignent ainsi près de 5,5 millions de véhicules. Alors que le rapport des immatriculations de voitures particulières entre occasions et neuves est resté proche de 2 pendant des années, ce sont maintenant 2,7 voitures d'occasion qui sont immatriculées en France pour une voiture neuve. Le développement du marché de l'occasion peut s'expliquer entre autres par le fait que les véhicules destinés aux particuliers incorporent une technologie de plus en plus fiable. Dans ces conditions, les ménages sont davantage enclins à investir dans une occasion récente.

Par ailleurs, les embouteillages et les difficultés de stationnement incitent à s'équiper d'un deux roues pour mieux circuler en ville. Le nombre de motos neufs immatriculés a ainsi doublé sur les dix dernières années. Ce phénomène pèse sur la décision de renouvellement des voitures particulières ou d'acquisition d'un second véhicule, et donc sur les immatriculations.

Les pertes de parts de marché s'accroissent en France et en Europe

Sur le marché français, les immatriculations des voitures particulières des marques françaises, PSA Peugeot Citroën et Renault, reculent respectivement de 3 % et 10 % en faveur des marques étrangères européennes comme Fiat (+ 9 %), Mercedes (+ 7 %) ou encore japonaises comme Toyota (+ 11 %). La part des marques françaises sur le marché intérieur français passe de 60,6 % en 2002 à 55,3 % en 2006, après 56,4 % en 2005. Cet accroissement de la pénétration étrangère a surtout profité aux marques allemandes (qui représentent plus de 18 % des immatriculations des voitures particulières en France), japonaises et coréennes (*tableau 3*).

Les constructeurs automobiles français perdent aussi du terrain sur le marché européen (*tableau 4*), où s'effectuent les trois quarts de leurs exportations. L'année 2006 est de ce point de vue particulièrement défavorable (près de - 6 % d'immatriculations). Le groupe Renault enregistre ainsi une très forte chute de ses immatriculations dans l'Union européenne (- 11 % entre 2005 et 2006), et ce malgré l'apport de sa marque roumaine à bas coûts Dacia qui a vu son nombre d'immatriculations dans l'Europe des 17 (Union européenne + Norvège + Suisse) multiplié par 2,5. Le groupe Renault perd ainsi plus d'un point de part de marché européen. PSA Peugeot Citroën recule quant à lui de 2,2 %, mais reste le deuxième groupe automobile en Europe, avec 13,3 % de parts de marché derrière le groupe Volkswagen (19,9 %).

Au contraire, les marques étrangères, hormis les marques américaines et, dans une moindre mesure, les marques coréennes, gagnent des parts de marché en Europe. C'est en particulier le cas des marques italiennes, allemandes et japonaises.

Finalement, en 2006, les immatriculations européennes sur le marché européen sont restées stables (+ 0,7 %). C'est en grande partie l'Allemagne (+ 4,5 %, soit près de 3,5 millions d'immatriculations) qui a tiré le marché européen. Dans un contexte de redressement de la consommation en Allemagne, les consommateurs ont anticipé leurs achats d'automobiles avant une hausse de trois points de TVA au 1^{er} janvier 2007.

② Baisse de l'offre et de la demande en 2006 pour l'industrie automobile

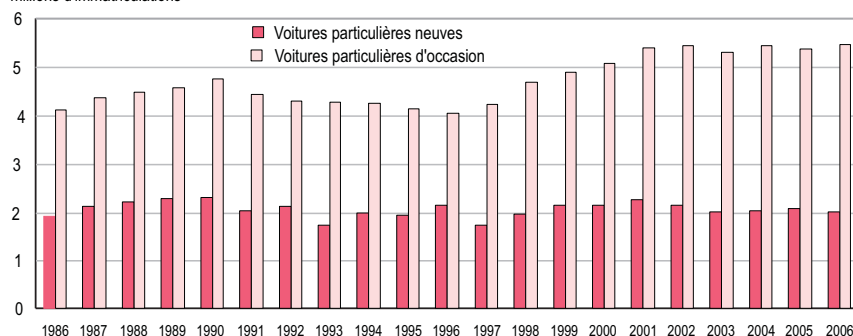
évolution en %

	2004		Valeur 2004 en milliards d'euros	2005		Valeur 2005 en milliards d'euros	2006		Valeur 2006 en milliards d'euros
	Volume	Prix		Volume	Prix		Volume	Prix	
Production	3,5	0,5	91,5	-1,6	0,0	90,0	-5,7	1,4	84,9
Importations	7,6	1,4	39,8	3,8	1,2	41,3	5,2	0,4	43,4
Consommation intermédiaire	1,8	-1,9	35,1	-2,4	0,7	34,3	2,3	3,4	35,1
Consommation des ménages	3,0	2,3	50,5	3,1	1,5	52,1	-1,1	1,7	51,5
Formation brute de capital fixe	4,8	2,2	20,5	4,8	1,4	21,5	2,0	0,4	21,9
Exportations	6,9	1,1	54,1	-1,3	-0,9	53,4	-0,9	-0,7	52,9
Valeur ajoutée	3,5	-1,1	16,3	2,4	-9,7	16,7	-9,4	-4,9	15,1

Source : comptes nationaux base 2000, Insee.

② Immatriculations de voitures particulières neuves et d'occasion en France

millions d'immatriculations



Source : ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables - SESP, Fichier central des automobiles.

L'Espagne (+ 6,9 %) et l'Italie (+ 3,9 %) ont également vu leurs immatriculations de véhicules neufs augmenter en 2006, contrairement au Royaume-Uni (- 3,9 %).

Une concurrence accrue

Les constructeurs automobiles français peinent à reconquérir les parts de marché perdues depuis quatre ans, aussi bien sur le marché français que sur le marché européen. Les marques japonaises, portées par la faiblesse du yen par rapport à l'euro, exercent une concurrence accrue.

Le vieillissement de la gamme, l'absence de lancement de nouveaux modèles chez Renault et leur sortie trop récente pour infléchir la tendance chez PSA accentuent le déclin des parts de marché françaises. De plus, le milieu de gamme, terrain de prédilection des consommateurs français ces dernières années, perd du terrain. Certains consommateurs sont à la recherche de voitures « low-cost » comme la Logan ;

d'autres se reportent sur des modèles haut de gamme, particulièrement les 4 x 4 de luxe et les voitures sportives.

Les constructeurs français cherchent à s'adapter à cette évolution du marché. La montée en puissance de la Logan et de la 207 et le lancement de nouveaux modèles à partir de 2007 (notamment, tout terrain 4007, C-Crosser et 308 pour PSA ; Twingo II et Laguna III pour Renault) en témoignent. De plus, Renault prévoit le lancement de huit nouveaux modèles haut de gamme à l'horizon 2008-2009 et PSA annonce six silhouettes originales sur des segments nouveaux pour le groupe d'ici 2009.

Les constructeurs automobiles allemands, quant à eux, produisent des voitures plus rapides et plus luxueuses. Porsche, spécialiste des voitures sportives, Mercedes et BMW fournissent des produits haut de gamme, avec un contenu technologique de plus en plus sophistiqué et une puissance de motorisation toujours plus élevée. Ils ont continué de gagner des parts de marché sur ce segment.

Néanmoins, ils vont devoir se conformer à la loi européenne sur les limites d'émission de gaz à effet de serre et pour cela adapter leur technologie. BMW a d'ores et déjà commencé à développer une voiture totalement propre fonctionnant à l'hydrogène liquide et en a produit 100 exemplaires disponibles uniquement en leasing, depuis avril 2007. Par ailleurs, la demande mondiale croissante se portera, dans les prochaines années, sur un créneau de voitures plus petites et meilleur marché et les constructeurs allemands consolident leur implantation en Europe de l'Est pour conquérir ce nouveau créneau. Pour leur part, les constructeurs français ont déjà redéployé leurs forces en Europe centrale et en Europe de l'Est, afin de bénéficier de faibles coûts de production et de se situer à proximité de marchés locaux à forte croissance. PSA a ouvert une usine en Slovaquie en octobre 2006, qui lui permet de bénéficier de coûts de production par voiture inférieurs de 500 € à ceux d'une usine française, tandis que l'usine britannique de Ryton a fermé ses portes en janvier 2007. Renault a de son côté augmenté ses capacités en Roumanie (usine Dacia), en Slovénie et en Russie.

3 Immatriculations de voitures particulières par marque en France

en %

France	Ensemble en milliers	Marques françaises			Autres marques				
		PSA	Renault*	Total	Italiennes	Allemandes	Américaines	Japonaises	Coréennes
2006	2 000	30,8	24,6	55,3	3,5	18,2	11,3	9,2	2,6
2005	2 068	30,6	25,8	56,4	3,1	17,3	11,7	8,7	2,4
2004	2 014	30,8	27,3	58,1	3,2	16,1	12,2	8,1	1,8
2003	2 009	32,4	27,2	59,6	3,6	15,6	11,7	7,5	1,4
2002	2 145	33,6	27,0	60,6	4,2	16,2	11,3	6,1	1,1
2001	2 255	33,8	26,6	60,4	5,0	16,1	11,8	5,2	0,9
2000	2 134	30,9	28,2	59,1	5,4	15,5	12,7	5,2	1,2
1999	2 148	29,1	28,0	57,1	5,6	16,4	14,2	5,2	1,1
1998	1 944	28,2	29,0	57,2	6,7	15,8	13,4	4,8	1,0

* Y compris Dacia.

Source : Association des Constructeurs Européens Automobiles (ACEA).

Les équipementiers en difficulté

L'activité des équipementiers et sous-traitants du secteur automobile français est en baisse. Ce recul depuis l'été 2005 amplifie la baisse enregistrée dans la construction automobile. La concurrence internationale ainsi que la pression des constructeurs à la baisse des prix des composants livrés s'accroissent tout comme la hausse de certaines matières premières.

Le gouvernement français a souhaité mettre en œuvre des mesures d'accompagnement auprès des équipementiers en débloquant des aides structurelles. Deux demandes d'intervention concernant les sous-traitants de Peugeot-Citroën (2,6 millions €) et Renault (1,3 millions €) ont été déposées auprès de la Commission européenne fin 2006 pour bénéficier du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM). Cette démarche est destinée à soutenir la réinsertion professionnelle des travailleurs licenciés dans le secteur de l'industrie automobile victime de délocalisations. La Commission européenne, après étude de ces demandes,

4 Immatriculations de voitures particulières par marque en Europe

en %

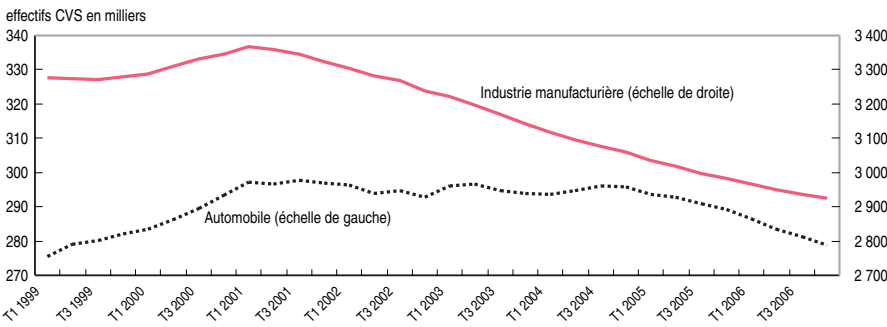
Europe (17 pays)	Ensemble en milliers	Marques françaises			Autres marques				
		PSA	Renault*	Total	Italiennes	Allemandes	Américaines	Japonaises	Coréennes
2006	14 621	13,3	8,7	21,9	7,7	31,9	21,0	14,0	3,6
2005	14 487	13,7	9,8	23,5	6,6	30,4	21,5	13,5	3,8
2004	14 511	14,0	10,3	24,3	7,3	29,2	21,8	13,1	3,2
2003	14 204	14,8	10,6	25,4	7,4	29,1	21,6	12,7	2,5
2002	14 383	15,0	10,7	25,7	8,2	29,3	21,3	11,4	2,7
2001	14 841	14,4	10,6	25,1	9,6	28,9	21,9	10,4	2,8
2000	14 726	13,1	10,6	23,7	10,0	28,3	21,6	11,3	3,4
1999	15 045	12,1	11,0	23,1	9,5	29,7	22,7	11,4	3,2
1998	14 341	11,4	10,7	22,1	10,9	28,2	21,6	11,8	2,7

* Y compris Dacia.

(Europe des 17 pays : Union européenne + Norvège + Suisse).

Source : Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA).

③ Évolution des effectifs salariés de l'automobile et de l'ensemble de l'industrie manufacturière (hors intérim)



Source : Insee.

a considéré qu'une contribution du FEM se justifiait. L'autorité budgétaire de l'UE (Conseil de l'Union européenne et Parlement européen) a été invitée à autoriser le financement.

Par ailleurs, sous l'impulsion du gouvernement, un accord, applicable à compter du 1^{er} septembre 2007, a été conclu le 24 janvier 2007 entre le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, la Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules et la Fédération des Industries Mécaniques afin de réduire les délais de paiements à 90 jours nets au plus.

En 2006, la baisse de l'emploi dans l'industrie automobile s'amplifie

Alors que l'emploi dans l'industrie manufacturière a amorcé sa baisse dès le deuxième trimestre 2001, pour diminuer de 1,9 % en 2006 en glissement annuel, l'industrie automobile française a résisté jusqu'à la fin 2004. Mais par la suite, un repli de l'emploi salarié hors intérim (-2,2 % en glissement annuel) s'amorce en 2005 et s'amplifie en 2006 (-3,6 %) (graphique 3). Dans le même temps, le nombre d'intérimaires en équivalent temps plein, qui représente 10 % des effectifs salariés du secteur

automobile, connaît une chute importante, de plus de 14 % après une baisse de près de 10 % en 2005.

Un début 2007 dans la lignée de 2006

Après une mauvaise année 2006, le marché automobile français s'est légèrement redressé début 2007 : les ventes de voitures particulières neuves en France ont augmenté en janvier 2007 de 1,8 % par rapport à janvier 2006. Ce léger rebond ne s'est pas poursuivi les mois suivants : si le marché automobile français est resté stable au premier trimestre 2007 par rapport au premier trimestre 2006, il accuse une baisse des immatriculations de véhicules légers neufs de 3,8 % en avril qui se confirme en mai (-1,6 %).

Les pertes de parts de marché des marques françaises se confirment : sur les cinq premiers mois de l'année 2007, les immatriculations des marques françaises en France diminuent de 6,5 % en glissement annuel au profit des marques étrangères, qui voient leurs immatriculations augmenter de 2,6 % sur cette même période. Le renouvellement des modèles attendu au second semestre 2007 pourra peut-être permettre d'inverser cette tendance.

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

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

Définitions

L'industrie automobile rassemble la construction de véhicules automobiles et la fabrication d'équipements pour automobiles. La production automobile en France inclut les fabrications des constructeurs français ou étrangers sur le territoire national. La production des constructeurs français comprend leur production en France et dans le reste du monde.

La construction de véhicules automobiles inclut la construction de **voitures particulières**, de **véhicules utilitaires légers** (poids total autorisé en charge inférieur à 5 t), de **véhicules industriels** (véhicules affectés au transport de marchandises ayant un PTAC supérieur à 5 t) et de **cars et bus**, ainsi que la fabrication de moteurs et carrosseries. Les véhicules légers regroupent les voitures particulières et les véhicules utilitaires jusqu'à 5 tonnes.

La fabrication d'équipements comprend essentiellement tous les autres éléments mécaniques constitutifs des véhicules : transmission, suspension, freinage, climatisation, confort et sécurité de l'habitacle, etc. ; elle n'inclut pas les équipements électriques et électroniques.

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

La part de marché d'une marque est égale au rapport entre le nombre d'immatriculations de cette marque sur ce marché et le nombre total d'immatriculations sur ce marché. Entre 2002 et 2006, les marques françaises perdent 3,8 points de parts de marché en Europe, alors que les marques allemandes en gagnent 2,6.

Bibliographie

Arnaud F., Aviat A., Friez A., « Les comptes de la Nation en 2006 - Accélération de l'activité », *Insee Première* n° 1134, mai 2007.

Méot T., « Baisse de régime de l'industrie automobile en 2005 », *Insee Première* n° 1103, septembre 2006.

BULLETIN D'ABONNEMENT A INSEE PREMIERE

À RETOURNER À : INSEE/CNGP, Service Abonnement - B.P. 402 - 80004 Amiens CEDEX 1
Tél. : 03 22 97 31 70 Fax : 03 22 97 31 73

OUI, je souhaite m'abonner à INSEE PREMIÈRE - Tarif 2007

Abonnement annuel : 74 € (France) 92 € (Étranger)

Nom ou raison sociale : _____ Activité : _____

Adresse : _____

Tél : _____

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

Date : _____ Signature

Direction Générale :
18, Bd Adolphe-Pinard
75675 Paris cedex 14
Directeur de la publication :
Jean-Michel Charpin
Rédacteur en chef :
Daniel Temam
Rédacteurs :
C. Benveniste, C. Dulon,
A.-C. Morin, T. Méot
Maquette : Brigitte Rois
Code Sage IP071149
ISSN 0997 - 3192
© INSEE 2007

