

# L'industrie automobile et les pays candidats

Tim Allen

L'accroissement important, depuis dix ans, des biens manufacturés dans le commerce de l'Union européenne avec les pays candidats à l'adhésion à l'UE<sup>1</sup> —appelés "pays candidats" — est dû en partie à la forte expansion du commerce lié à l'industrie automobile. Parmi les treize pays candidats, cinq pays d'Europe centrale et la Turquie réalisent la plupart de ces échanges avec l'UE. Ils importent plus de véhicules routiers (et de pièces détachées) qu'ils n'en exportent vers l'UE, mais ce déficit est en diminution constante depuis 1997. On peut remarquer un lien étroit entre ces évolutions et les investissements directs étrangers des grands constructeurs automobiles occidentaux. Les principaux partenaires commerciaux des pays candidats au sein de l'UE sont l'Allemagne, la France et l'Italie. L'Allemagne — de loin le partenaire le plus important — échange surtout des pièces détachées et des véhicules finis avec la Hongrie, la République tchèque et la Slovaquie. La Pologne, la Slovénie et la Turquie ont des relations commerciales plus étroites — qui remontent à presque trente ans — avec la France et l'Italie.

## Statistiques en bref

### COMMERCE EXTERIEUR

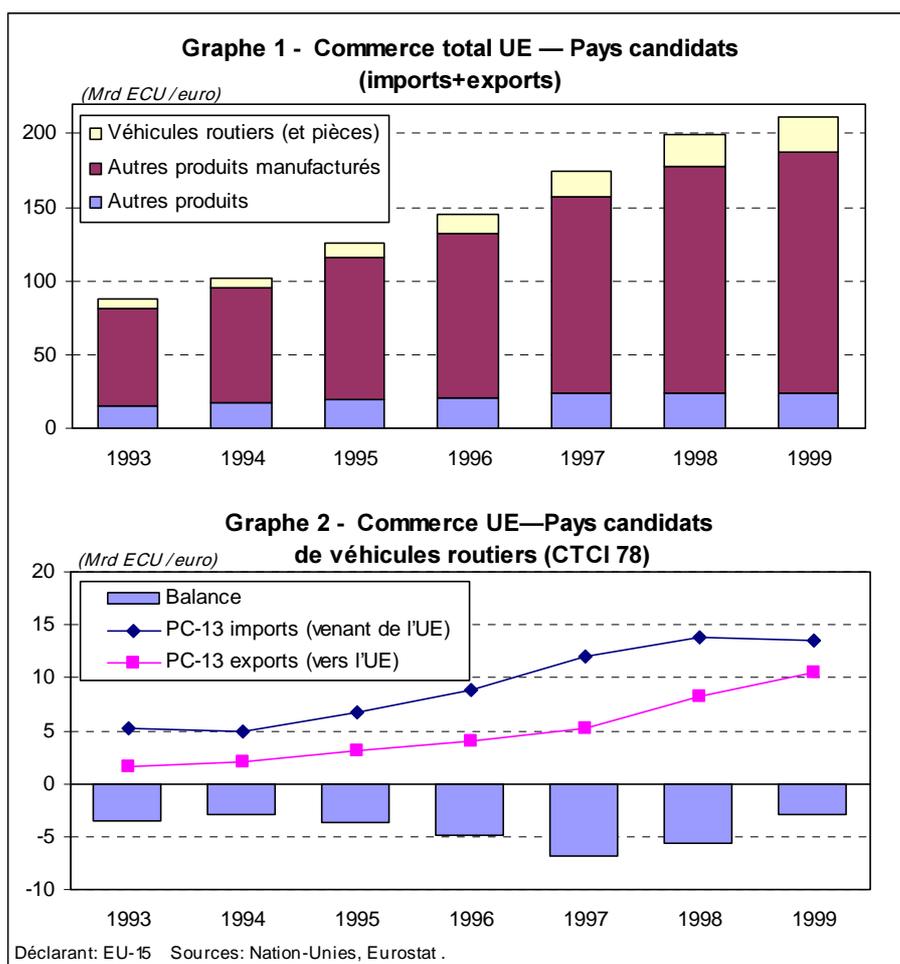
THEME 6 – 1/2001

### Contenu

Forte expansion de l'industrie automobile .....	2
Six pays se distinguent .....	2
Le cas de la Turquie.....	3
Le rôle clef des investissements directs étrangers (IDE).....	3
Les principaux partenaires sont la France, l'Italie et l'Allemagne .....	4
Des fournisseurs importants de pièces détachées et accessoires .....	5
Un petit nombre d'acteurs importants.....	6
Un nouvel accroissement en 2000.....	6



Fin de rédaction: 16/3/20012000  
 ISSN 1025-0360  
 Numéro de catalogue: KS-NO-01-001-FR-I  
 © Communautés européennes, 2001



<sup>1</sup> Les 13 pays candidats (PC-13) sont: Bulgarie, Chypre, Rép. tchèque, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Turquie.

**Table 1 - Part des véhicules (et pièces) dans le commerce de l'UE avec les pays candidats (%)**

Partenaire	(Imports+Exports)						
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
PC-13	7,8	6,8	7,8	8,9	9,9	11,0	11,4
PEC-5	8,5	8,1	9,2	10,5	11,2	13,1	13,8
SK	4,7	6,3	11,8	13,7	14,6	23,6	23,3
SI	14,3	14,5	14,4	15,1	14,4	16,3	15,9
CZ	7,8	7,5	8,1	10,0	11,4	13,0	14,0
HU	7,0	7,1	7,5	7,2	8,8	11,4	13,8
PL	8,5	7,2	8,5	10,8	11,1	10,8	10,8
CY	3,4	4,4	5,5	5,6	6,5	8,8	8,7
TR	8,3	4,7	6,3	7,7	9,8	8,6	8,7
LT	7,4	7,2	6,2	6,6	8,9	8,7	4,7
BG	5,6	5,0	6,8	4,7	3,5	4,9	4,5
LV	6,8	5,3	5,1	4,4	6,0	6,6	4,4
EE	7,2	6,6	5,3	5,3	6,6	5,7	4,1
MT	1,7	2,4	2,7	3,0	3,1	3,3	3,5
RO	4,0	2,5	2,4	2,7	2,6	4,1	3,2

Déclarant: EU-15. Sources: Nations-Unies, Eurostat.

(Par exemple, en 1999, plus de 23% des échanges UE-Slovaquie ont concerné des produits automobiles (CTCI 78)).

**Table 2 - Part de l'UE dans le commerce automobile des pays candidats (%)**

Déclarant	(Imports+Exports)				
	1994	1995	1996	1997	1998
PC-13	:	:	68,5	68,6	:
PEC-5	68,5	71,9	71,1	72,2	77,8
SI	87,2	87,0	87,6	88,3	88,2
PL	87,7	87,5	82,6	78,2	78,7
SK	37,5	43,2	53,6	61,1	77,9
HU	53,6	54,8	61,3	64,8	74,6
CZ	57,6	64,5	62,0	66,2	73,9
LV	37,7	56,4	67,2	70,8	71,6
BU	:	:	66,5	68,3	:
TR	59,8	65,9	69,7	66,6	65,8
MT	69,6	67,3	63,9	61,8	64,5
RO	42,3	40,4	44,9	46,8	61,8
LT	51,9	47,6	47,1	56,3	58,8
EE	:	43,4	50,6	38,7	56,2
CY	48,3	48,2	48,0	47,2	47,9

Déclarants: Pays candidats. Source: Nations-Unies.

(Par exemple, en 1998, c'est avec l'UE que la Slovaquie a réalisé plus de 88% de ses échanges en produits automobiles).

## Forte expansion de l'industrie automobile

Pendant la dernière décennie, les 13 pays candidats (PC-13) ont pour la plupart accru leur ouverture au commerce extérieur. Les relations avec l'UE se sont énormément développées, et le commerce de biens manufacturés<sup>2</sup> a joué un rôle toujours plus important. Cette évolution se reflète particulièrement dans la forte expansion du commerce de véhicules routiers (inclus les pièces détachées: division CTCI 78). Étant donné que l'industrie automobile est l'une des mieux organisées au plan international, elle a intégré rapidement l'Europe centrale dans ses réseaux de production et de distribution. L'industrie automobile a contribué pour plus de 10% au total du commerce entre les deux groupes de pays en 1999 (environ 14% dans le cas des cinq pays d'Europe centrale (PEC-5) les plus impliqués: Pologne, République tchèque, Hongrie, Slovaquie et Slovaquie). Les exportations de l'UE vers les pays candidats ont presque triplé alors que les importations de l'UE en provenance de ces pays ont été presque multipliées par sept entre 1993 et 1999 (graphiques 1 et 2).

Pendant la même période, les PC-13 ont importé plus de véhicules routiers (et de pièces détachées) qu'ils n'en ont exporté vers l'UE. Ce déficit a cependant considérablement diminué depuis 1997, principalement grâce à la Slovaquie et à la République tchèque, dont le déficit commercial permanent s'est transformé en excédent en 1997/98. Les importations automobiles des pays candi-

ats ont diminué en 1999 par rapport à 1998, surtout en raison d'une diminution du commerce des Pays baltes, de la Slovaquie, de la Turquie, de la Bulgarie et de la Roumanie (graphique 3). Cette évolution a été due en partie aux répercussions de la crise financière russe et du conflit du Kosovo, qui a ralenti la croissance et le commerce en général dans toute la région.

D'autre part, le tableau 1 montre que le commerce des véhicules routiers (et des pièces détachées) a accru sa part dans le commerce total des PC-13 avec l'UE. En 1999, par exemple, les échanges de l'industrie automobile ont presque atteint le quart du commerce total entre l'UE et la Slovaquie (importations + exportations) contre un vingtième seulement en 1993. De plus, la part de l'UE dans le total des véhicules routiers (et des pièces détachées) échangés par les pays candidats s'est accru régulièrement depuis 1993, pour atteindre 70% en 1997. Ce taux a atteint 88% pour la Slovaquie et 79% pour la Pologne en 1998 (tableau 2) et était proche de 78% pour les PEC-5.

## Six pays se distinguent

Cet accroissement rapide du commerce automobile est principalement dû à six des treize pays candidats: la Pologne, la République tchèque et la Hongrie, suivies par la Turquie, la Slovaquie et la Slovaquie (par ordre d'importance décroissante). En 1999, ces cinq pays d'Europe centrale plus la Turquie ont réalisé la part la plus importante du commerce des véhicules routiers (et des pièces détachées) entre l'UE et les pays candidats (graphique 3). Cependant, l'évolution moins régulière du commerce avec la Turquie suggère que la nature de ces flux était différente.

<sup>2</sup> Voir les Statistiques en bref d'Eurostat "Les échanges commerciaux des Pays d'Europe centrale" 2/1999 et "Commerce des pays d'Europe centrale par groupe de produits" 3/2000.

## Le cas de la Turquie

En effet, le commerce d'automobiles avec la Turquie peut être distingué de celui des autres pays candidats; notamment en raison de son orientation géographique. La part de l'UE dans le commerce de véhicules routiers de la Turquie était inférieure à celle qu'elle occupe dans la plupart des pays d'Europe centrale (un peu plus de 65% contre 75-90%), et ses partenaires étaient géographiquement plus diversifiés: l'Asie, le Moyen Orient et la CEI jouent un grand rôle dans le commerce automobile turc. Comme dans certains autres pays candidats, il existe une importante industrie sous-traitante qui fournit des pièces détachées aux constructeurs automobiles.

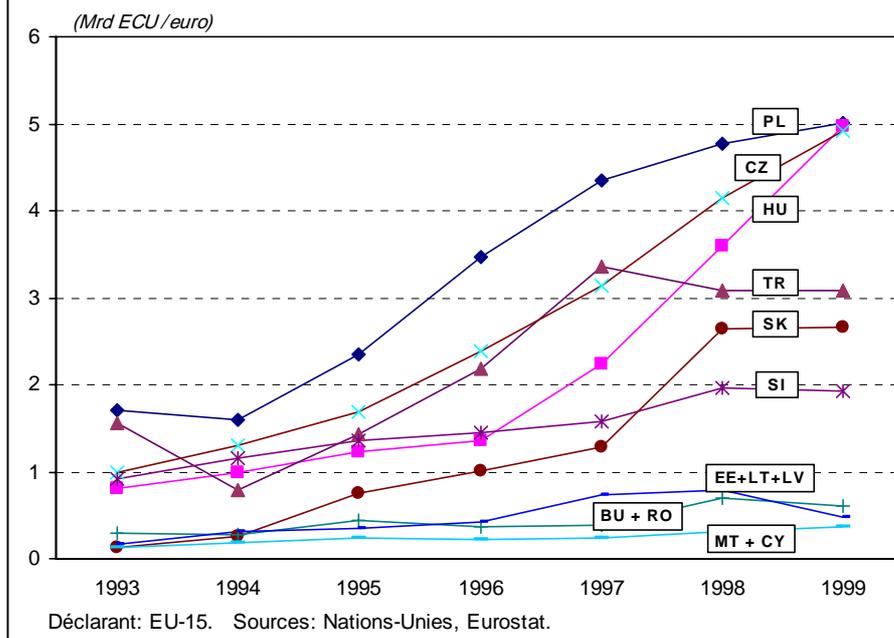
Après une crise économique qui a touché la Turquie en 1994, son commerce automobile avec l'UE a presque triplé. Cependant, il s'est contracté à nouveau en 1998 alors que l'expansion continuait avec les grands pays candidats comme la Pologne, la République tchèque et la Hongrie. Ces pays ont subi les crises asiatique et russe (qui ont éclaté en 1997 et 1998, respectivement), et l'industrie automobile de la Turquie a particulièrement souffert — probablement en raison de l'orientation géographique de son commerce. Cependant, en termes de valeur, la Turquie se situait au quatrième rang des partenaires commerciaux de l'UE en 1999<sup>3</sup>, pour les véhicules routiers.

L'industrie automobile est beaucoup moins importante pour d'autres pays candidats. Les deux petites économies insulaires de Malte et de Chypre<sup>4</sup>, par exemple, reposent sur d'autres activités, telles que le tourisme. L'Estonie met l'accent sur le commerce des produits électroniques. De même, l'économie des

<sup>3</sup> Voir le *Statistique en bref d'Eurostat 05/2000 "La Turquie et l'UE"*, ainsi que *"Transformation Efforts of Turkish Automobile Industry for the Global Markets"*, Université d'Evry, Gerpisa, Acte 20-Article 1.

<sup>4</sup> Voir les *Statistiques en bref d'Eurostat 07/2000 "Malte et l'UE"* et *06/2000 "Chypre et l'UE"*

Graph 3 - Commerce automobile entre l'UE et les pays candidats (imports+exports)



autres pays Baltes, de la Roumanie et de la Bulgarie repose sur d'autres secteurs (tableau 1).

### Le rôle clef des investissements directs étrangers (IDE)

Comment le groupe des véhicules routiers (CTCI 78) est-il devenu, en quelques années, l'un des principaux dans le commerce de l'UE avec les PEC-5 (Pologne, République tchèque, Hongrie, Slovaquie et Slovénie)? Une réponse peut être trouvée dans le flux important d'investissement direct étranger (IDE) qui a été dirigé vers la région.

En général, les IDE peuvent influencer à la fois les exportations et les importations: ils accroissent la capacité de production, et donc d'exportation (si la motivation principale de l'entreprise n'est pas de profiter du marché intérieur); en même temps, les entreprises étrangères peuvent avoir une forte propension à importer. Cela pourrait expliquer que les flux d'IDE n'apportent pas automatiquement une contribution positive à la balance commerciale et, qui plus est, ils peuvent contribuer à sa détérioration à court terme. Bien qu'on puisse discuter l'existence d'un lien systématique entre les IDE et l'évolution du com-

merce<sup>5</sup>, ce lien est évident dans le cas d'un grand nombre de pays candidats.

La croissance rapide des IDE depuis le début des années 90 a remodelé progressivement la structure des avantages comparatifs, et donc du commerce, en particulier dans l'industrie automobile. Les investisseurs considèrent l'Europe centrale comme une zone où les facteurs de production sont moins coûteux, disposant d'une main-d'œuvre qualifiée, proche de marchés importants, et avec un marché intérieur potentiel. Les consommateurs de ces pays devraient aspirer fortement à l'acquisition d'une voiture. Ces pays ont également attiré les investisseurs par des politiques tarifaires spéciales et des plans de subvention<sup>6</sup>. Cela est particulièrement le cas pour la Hongrie, qui a créé des zones franches dans lesquelles les constructeurs automobiles sont encouragés à installer leurs usines ou

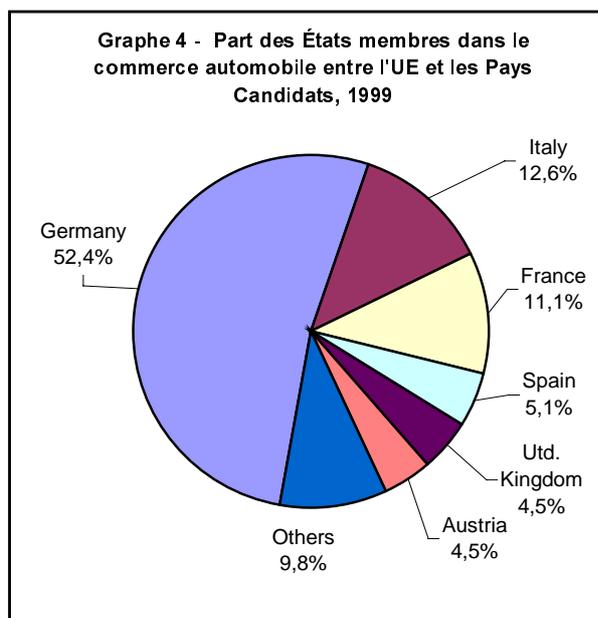
<sup>5</sup> Voir Michael Freudenberg et Françoise Lemoine, "Les pays d'Europe Centrale et Orientale dans la division du travail en Europe", *Economie internationale*, n°80, 4ème trimestre 1999.

<sup>6</sup> Voir "Economic Survey of Europe, 2000" N°1, Secrétariat de l'ECE, Genève.

**Table 3 - Le commerce automobile des États membres de l'UE et des PC-13 (Imports + Exports)** (Mio ECU / euro)

Déclarant	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
<b>EU-15</b>	<b>6 828</b>	<b>6 934</b>	<b>9 819</b>	<b>12 875</b>	<b>17 299</b>	<b>22 009</b>	<b>24 035</b>
UEBL	317	370	445	542	681	775	864
DK	52	63	70	113	130	147	145
D	2 974	2 934	4 376	5 888	8 475	11 342	12 572
EL	43	49	62	75	95	84	96
E	176	241	331	535	850	1 052	1 215
F	1 156	1 205	1 243	1 668	1 766	2 399	2 670
IRL	2	3	7	17	21	24	44
I	1 157	1 015	1 691	2 005	2 420	2 733	3 011
NL	184	227	261	335	473	642	590
P	9	14	21	26	53	70	76
A	226	216	456	528	633	913	1 086
FIN	48	67	69	88	134	157	146
S	140	153	231	242	424	547	432
UK	344	377	556	814	1 145	1 123	1 089

Déclarants: États membres de l'UE. Sources: Nations-Unies, Eurostat.



I.e. en 1999, la moitié des échanges de produits automobiles (CTCI 78) entre l'UE et les pays candidats a eu comme origine ou destination l'Allemagne.

entrepôts<sup>7</sup>. La plupart des investissements ont été effectués par la privatisation d'anciennes entreprises publiques, qui a attiré les investisseurs étrangers<sup>8</sup>. Par exemple, la privatisation de Skoda Auto, rachetée par Volkswagen, a eu un fort impact sur la balance commerciale tchèque.

La modernisation de ces usines a aussi contribué à l'acquisition d'avantages comparatifs dans un si bref délai. Il est intéressant de signaler qu'en deux ans (1991-1992) 90% de la capacité de production automobile des pays d'Europe centrale a été acquise par quatre constructeurs automobiles seulement: Volkswagen, General Motors (Opel), Fiat et Renault. En 1998, la quasi-totalité de la capacité de production automobile existante avait été rachetée ou était contrôlée par des constructeurs automobiles occidentaux<sup>9</sup>. Actuellement les quatre cons-

tructeurs susmentionnés dominent, conjointement avec Daewoo, l'industrie automobile de ces pays. L'usine Suzuki en Hongrie est l'une des rares appartenant à un constructeur japonais. Les constructeurs japonais ont été prudents dans leurs investissements dans les pays d'Europe centrale et n'ont commencé à s'y engager que récemment. Leur intérêt pour cette zone semble s'accroître, comme le montrent les projets d'implantation de Toyota en Pologne<sup>10</sup>.

### Les principaux partenaires sont la France, l'Italie et l'Allemagne

Avec qui les pays candidats commercent-ils au sein de l'UE? Nous examinerons ici de plus près les relations commerciales entre chaque État membre de l'UE et le groupe des pays candidats.

Au sein de l'UE, l'Allemagne, l'Italie et la France sont les principaux partenaires du commerce est-ouest (graphique 4 et tableau 3). Ils con-

tribuent pour plus des trois quarts au commerce automobile total entre les deux groupes de pays. Le commerce allemand a plus que quadruplé entre 1993 et 1999, alors que la France et l'Italie ont plus que doublé leurs échanges sur la même période. L'Allemagne a été de loin le partenaire le plus important au sein de l'UE. En 1999, elle a effectué plus de la moitié du total du commerce automobile entre l'UE et les treize pays candidats.

Une ventilation des données au niveau des groupes CTCI<sup>11</sup> montre (graphique 5) que les voitures finies (CTCI 781) dominent les exportations des PC-13 vers la France et l'Italie. De plus, les pièces détachées et accessoires (CTCI 784) prédominent nettement dans les importations des PC-13 en provenance d'Italie ainsi que d'Allemagne. Pendant cette période, les pays candidats ont importé de plus en plus de pièces détachées et accessoires d'Italie et de d'Allemagne et de voitures finies de France.

<sup>7</sup> Voir Rob van Tulder et Winfried Ruigrok "European Cross-National Production Networks in the Auto industry: Eastern Europe as the low End of European Car Complex", BRIE Working paper 121, Mai 1998.

<sup>8</sup> "Skoda Auto: impact on Czech Trade Balance", IPB Bank, Economic Focus Report, Mars 2/2000.

<sup>9</sup> Voir note 7: Rob van Tuder, W. Ruigrok

pp2-11-12 et note 5: M. Freudenberg, F. Lemoine, CEPII, document de travail.

<sup>10</sup> "The Automotive industry in Central and Eastern Europe: perspective to 2005", "Economist Intelligence Unit, 2000.

<sup>11</sup> Voir note méthodologique, page 7.

## Des fournisseurs importants de pièces détachées et accessoires

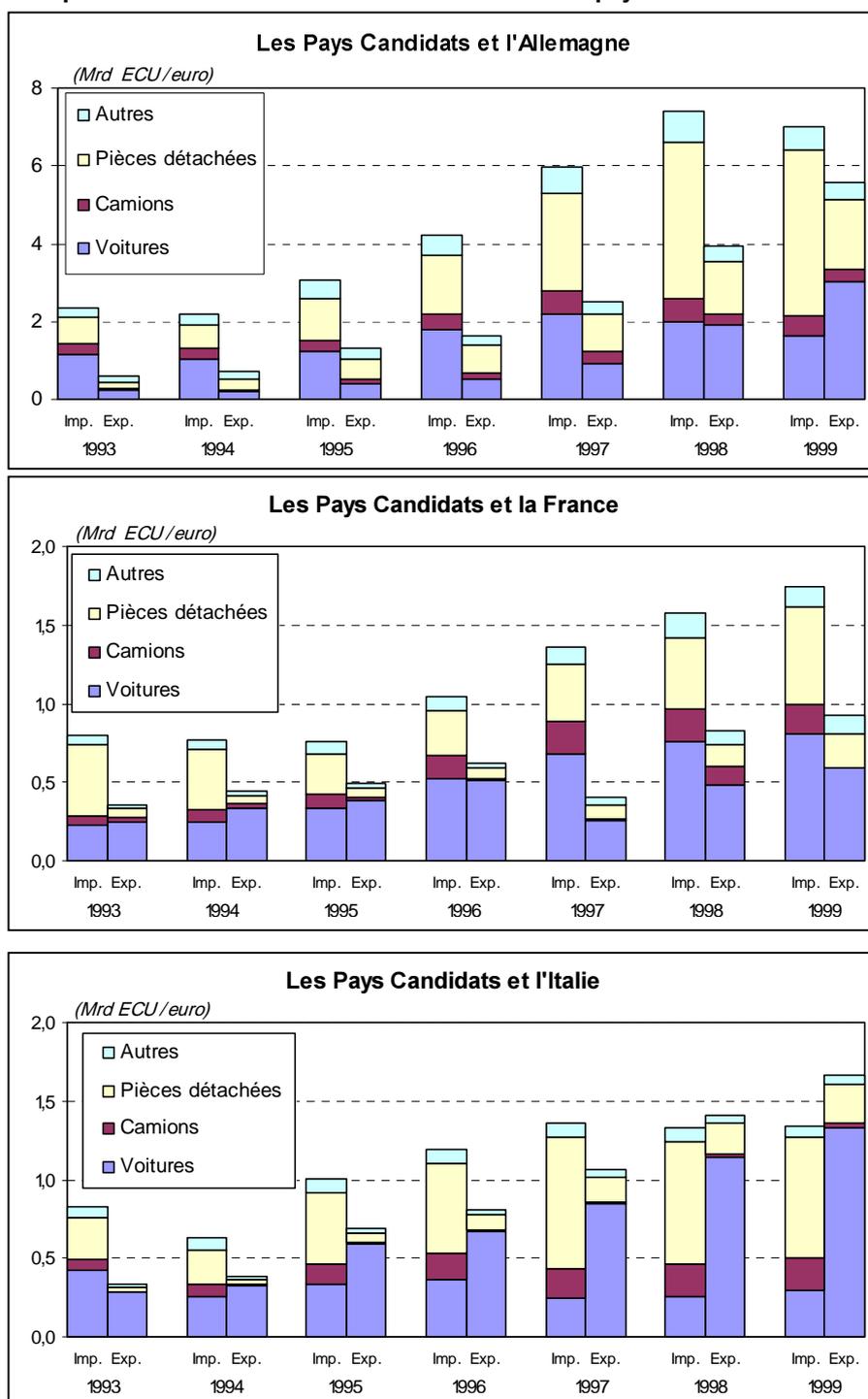
Le commerce lié à l'industrie automobile entre l'UE et les PEC-5 (la République tchèque, la Hongrie, la Pologne, la Slovaquie) présente plusieurs questions intéressantes. Par exemple, ces pays en transition sont-ils devenus des exportateurs et importateurs de véhicules ou bien aussi des fournisseurs de pièces détachées et accessoires? Quels sont, au niveau des groupes CTCl, les principaux produits échangés entre les PEC-5 et l'UE?

Le graphique 6 montre que les exportations européennes de voitures finies (CTCl 781) et de camions (CTCl 782) n'ont presque pas augmenté pour la période 1995-99 alors que les exportations de pièces détachées (CTCl 784) pour la même période ont connu une forte croissance; elles ont presque triplé en valeur. Dans l'autre sens, les exportations, par les pays candidats, de voitures finies ont enregistré une forte croissance. De plus, les importations par l'UE de pièces automobiles fabriquées en Europe centrale ont considérablement augmenté (plus ou moins dans les mêmes proportions que les importations des voitures finies). En ce qui concerne la balance commerciale, les échanges de pièces détachées accusent un déficit constant. En revanche, les cinq pays d'Europe centrale susmentionnés sont devenus des exportateurs nets de voitures finies vers l'UE en 1998. Cet excédent commercial s'est accru en 1999 par rapport à l'année précédente.

Cela laisse penser que ces pays ont assemblé des véhicules en utilisant des pièces détachées provenant de l'UE et ont renvoyé des véhicules finis. Cependant, l'Europe centrale est aussi devenue un fournisseur important de pièces détachées et accessoires pour l'industrie automobile de l'UE.

Habituellement, la demande de pièces détachées est lié au niveau de la production de véhicules et à la demande de pièces de rechange. Mais, l'industrie de fabrication des pièces détachées automobiles est

Graph 5 - Evolution du commerce automobile des pays Candidats



Importations et exportations par les Pays Candidats.  
Déclarants: Allemagne, France et Italie. Source: Eurostat.

également confrontée à un changement de stratégie dans l'industrie automobile mondiale consistant à externaliser davantage la fabrication<sup>12</sup> pour faire face à l'intensité de la concurrence sur les prix. De plus, les fabricants ont été encouragés à

investir en Europe centrale afin de fournir les sites de production proches en pièces détachées de haute qualité<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Voir "Panorama of European Business" Eurostat, 2000

<sup>13</sup> Voir Frédéric Boussara "La restructuration de secteur automobile en Europe Centrale", dans Problèmes économiques, n°2673, Juillet 2000.

**Table 4 - Commerce des produits automobiles UE / PC-13: flux les plus significatifs**

(Mio ECU / euro)

Pays	Exports vers les pays membres de l'UE							Imports en provenance des pays membres de l'UE						
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
PL-F	31	24	31	82	30	61	77	109	90	158	318	332	443	435
PL-I	261	227	314	373	541	605	604	265	226	352	468	585	526	571
PL-D	170	203	317	356	522	594	759	472	416	632	1 132	1 334	1 414	1 343
SI-F	268	355	370	387	187	494	237	251	318	228	279	324	374	365
SI-I	29	69	138	138	227	231	205	146	100	143	98	100	112	151
SI-D	53	51	56	104	272	223	395	121	160	232	233	239	275	286
HU-F	1	2	7	17	17	21	22	24	52	59	50	85	114	138
HU-I	7	9	11	23	28	57	148	72	79	75	77	86	129	146
HU-D	82	127	257	277	358	629	1 323	361	429	392	427	981	1 753	2 183
CZ-F	30	30	49	68	110	171	254	34	76	98	163	183	159	203
CZ-I	22	29	37	57	156	223	167	57	47	83	196	149	127	140
CZ-D	222	224	364	475	716	1 135	1 577	345	476	598	777	935	1 054	1 148
SK-F	1	2	7	27	15	6	6	8	10	20	39	44	51	41
SK-I	1	34	56	37	39	214	352	18	16	17	28	29	22	20
SK-D	34	57	205	316	492	1 185	1 152	49	105	284	360	454	819	675
TR-F	18	21	15	34	40	65	328	317	161	119	132	310	320	439
TR-I	8	12	131	174	61	70	181	225	115	276	264	338	304	213
TR-D	37	45	59	69	93	115	285	706	289	485	872	1 405	1 243	803

Déclarants: F (France), I (Italie), D (Allemagne). Source: Eurostat.

### Un petit nombre d'acteurs importants

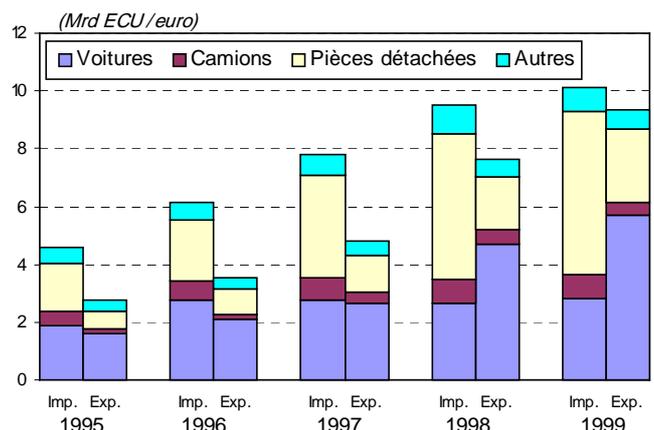
En 1999, 70% du commerce total d'automobile entre les pays candidats et l'UE s'effectuait entre d'un côté l'Allemagne, la France et l'Italie et de l'autre la République tchèque, la Hongrie, la Pologne, la Slovaquie et la Turquie.

On peut remarquer qu'après 1996, le commerce s'est fortement intensifié entre les partenaires susmentionnés. L'Allemagne a ainsi renforcé sa position de premier partenaire des six pays candidats pour la plupart des biens liés à l'industrie automobile. Le commerce de ces six pays avec l'Allemagne a augmenté régulièrement sur la période 1993-99 (bien qu'avec des exceptions). La Hongrie, la Slovaquie et la République tchèque ont enregistré une croissance exceptionnelle de leurs échanges commerciaux avec l'Allemagne, notamment en 1997-99, aussi bien du côté des exportations que des importations.

Le commerce entre la Pologne et l'Italie a plus que doublé entre 1993 et 1999, de même que le commerce entre la Turquie et la France. La Slovaquie entretient depuis longtemps des liens étroits avec la France et les flux commerciaux de véhicules routiers (et de pièces détachées) entre les deux pays sont souvent plus importants que ceux observés entre la Slovaquie et l'Italie ou la Slovaquie et l'Allemagne, par exemple.

Ces liens géographiques résultent en partie des décisions d'investissements directs prises au début des années 90, comme il a été indiqué avant; mais, ils peuvent aussi s'expliquer par des liens historiques. Par exemple, Fiat est présent en Pologne depuis 1966 et General Motors en Hongrie (notamment par l'intermédiaire de sa filiale allemande, Opel) depuis plus de trente ans. Renault est impliqué dans la production automobile en Slovaquie depuis 1972. Les liens historiques ont donc certainement aidé lorsque ces grandes multinationales

**Graphe 6 - Les 5 PEC principalement impliqués dans le commerce automobile et l'UE**



Les 5 PEC sont CZ, HU, PO, SI, SK. Les flux sont nommés selon leur point de vue.  
Déclarant: EU-15. Source: Eurostat.

(Opel, Fiat et Renault), conjointement avec la société allemande Volkswagen, ont acquis quelque 90% de la capacité de production d'automobiles en Europe centrale<sup>14</sup> en 1991-92.

### Un nouvel accroissement en 2000

Comme on l'a indiqué plus haut, l'Allemagne, la France et l'Italie ont réalisé en 1999 plus des trois quarts du total du commerce automobile est-ouest. Le tableau 5 présente le commerce de ces trois pays avec les six

<sup>14</sup> Voir Rob van Tulder, Winfried Ruigrok, note 7 plus haut.

Table 5 - Qui a échangé quoi et avec qui en 1999?

(%)

Partenaire	Véhicules routiers (SITC 78)				Voitures (SITC 781)				Pièces détachées (SITC 784)			
	Exports		Imports		Exports		Imports		Exports		Imports	
	Destina- tion	Part	Origine	Part	Destina- tion	Part	Origine	Part	Destina- tion	Part	Origine	Part
CZ	D	79	D	77	D	75	D	63	D	87	D	88
	F	13	F	14	I	14	F	24	F	11	F	8
	I	8	I	9	F	11	I	14	I	2	I	4
HU	D	89	D	88	D	87	D	63	D	92	D	97
	I	10	I	6	I	12	F	23	I	5	I	2
	F	1	F	6	F	1	I	15	F	3	F	1
PL	D	53	D	57	I	77	D	46	D	62	D	60
	I	42	I	24	D	18	F	45	I	32	I	35
	F	5	F	19	F	5	I	9	F	7	F	5
SI	D	47	F	45	D	44	D	44	D	58	F	73
	F	28	D	36	F	28	F	34	F	35	D	14
	I	24	I	19	I	28	I	21	I	8	I	13
SK	D	76	D	92	D	72	D	65	D	97	D	97
	I	23	F	6	I	28	F	35	F	2	F	2
	F	0	I	3	F	0	I	0	I	1	I	1
TR	F	41	D	55	F	53	D	73	D	48	F	40
	D	36	F	30	D	27	F	21	I	34	D	37
	I	23	I	15	I	19	I	6	F	18	I	24

I.e. en 1999, 75% du total des flux de voitures en provenance de la République tchèque vers le groupe Allemagne, France et l'Italie étaient effectivement à destination de l'Allemagne.

Déclarants: D (Allemagne), F (France), I (Italie) Source: Eurostat.

plus importants pays candidats. Par exemple, la République tchèque, la Hongrie et la Slovaquie ont échangé des automobiles et des pièces détachées presque exclusivement avec l'Allemagne en 1999. On peut signaler que la Hongrie<sup>15</sup> et la Slovaquie se sont spécialisées dans la fourniture de pièces détachées et accessoires à l'Allemagne (97%). En 1999, l'Allemagne se situait au premier rang des exportateurs d'automobiles vers la Turquie. Alors que l'Allemagne était le premier

partenaire commercial de la Pologne, de la Slovaquie et de la Turquie, un examen plus attentif révèle que la France et l'Italie étaient également des partenaires importants de ces pays: leurs échanges d'automobiles finies avec la France et l'Italie étaient parfois aussi importants qu'avec l'Allemagne. Par exemple, l'Italie a reçu un pourcentage important des automobiles assemblées en Pologne (77% de tous les véhicules assemblés étant expédiés vers l'Allemagne, la France et l'Italie). Dans l'autre sens, la France a exporté un nombre important de

véhicules en Pologne, tandis qu'elle était également le premier fournisseur de pièces détachées de la Slovaquie et de la Turquie.

Les derniers chiffres pour 2000 montrent un nouvel accroissement du commerce lié à l'industrie automobile.

<sup>15</sup> Voir "Automotive parts manufacturing in Hungary", Ministère des affaires Economiques, Hongrie, Février 2000.

## ➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES METHODOLOGIQUES

**Sources de données:** L'analyse du commerce bilatéral de véhicules routiers (CTCI 78) entre l'Union européenne et les pays candidats est basée sur les données rapportées par les États membres de l'UE: elles sont stockées dans la base Comext de Eurostat, domaine EC special trade. Comtrade a également été utilisé pour les données déclarées par l'Autriche, la Finlande et la Suède en 1993 et 1994 ainsi que les données déclarées par les pays candidats.

**Nomenclature des produits:** Troisième révision de la Classification type du commerce international (CTCI rév. 3).

Division 78 de la CTCI: véhicules routiers.

**Groupes de produits:** 781 Voitures de tourisme; 782 véhicules automobiles pour le transport de marchandises; 783 véhicules routiers, n.d.a.; 784 Parties, pièces détachées et accessoires des véhicules des groupes 722, 781, 782, 783; 785 motocycles et cycles, véhicules pour invalides; 786 remorques et semi-remorques, autres véhicules.

Produits manufacturés: sections 7, 6, 7, et 8 de la CTCI.

**Agrégats pays:** UE: EU-15

**Pays d'Europe centrale (PEC):** Albanie, Bulgarie, Hongrie, Pologne, Roumanie, Estonie, Lettonie, Lituanie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Slovaquie, République tchèque, Slovaquie, Serbie Monténégro et FYROM.

**Pays candidats (PC-13):** Bulgarie (BG), Chypre (CY), Rép. tchèque (CZ), Estonie (EE), Hongrie (HU), Lettonie (LV), Lituanie (LT), Malte (MT), Pologne (PL), Roumanie (RO), Slovaquie (SK), Slovaquie (SI) et Turquie (TR).

**Valeurs statistiques:** UE: CAF pour les importations et FAB pour les exportations.

Pour de plus amples renseignements, consulter le site: [www.europa.eu.int/comm/eurostat](http://www.europa.eu.int/comm/eurostat)

# Pour en savoir plus:

## ➤ Les publications de référence

Titre Commerce extérieur et intra-UE - statistiques mensuelles  
 Numéro de catalogue KS-AR-01-002-FR-C Prix EUR 20

## ➤ Les bases de données

Comext: EC special trade & Comtrade

Pour toute information ou commande de publications, bases de données et extractions de bases de données à la demande, contactez le réseau **Data Shops**:

BELGIQUE/BELGIË	DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA - Roma
<b>Eurostat Data Shop Bruxelles/Brussel</b> Rue du Commerce 124 Handelsstraat 124 B-1000 BRUXELLES / BRUSSEL Tel. (32-2) 234 67 50 Fax (32-2) 234 67 51 E-mail: datashop@planistat.be	<b>DANMARKS STATISTIK Bibliotek og Information Eurostat Data Shop</b> Sejrogade 11 DK-2100 KØBENHAVN Ø Tlf. (45) 3917 30 30 Fax (45) 3917 30 03 E-mail: bib@dst.dk	<b>STATISTISCHES BUNDESAMT Eurostat Data Shop Berlin</b> Otto-Braun-Straße 70-72 (Eingang: Karl-Marx-Allee) D-10178 BERLIN Tel. (49) 1888-644 94 27/28 Fax (49) 1888-644 94 30 E-mail: datashop@statistik-bund.de	<b>INE Eurostat Data Shop</b> Paseo de la Castellana, 183 Oficina 009 Entrada por Estébanez Calderón E-28046 MADRID Tel. (34) 91 583 91 67 Fax (34) 91 579 71 20 E-mail: datashop.eurostat@ine.es	<b>INSEE Info Service Eurostat Data Shop</b> 195, rue de Bercy Tour Gamma A F-75582 PARIS CEDEX 12 Tel. (33) 1 53 17 8844 Fax (33) 1 53 17 88 22 E-mail: datashop@insee.fr	<b>ISTAT Centro di Informazione Statistica Sede di Roma, Eurostat Data Shop</b> Via Cesare Balbo, 11a I-00184 ROMA Tel. (39) 06 46 73 31 02/06 Fax (39) 06 46 73 31 01/07 E-mail: dipdiff@istat.it
ITALIA - Milano	LUXEMBOURG	NEDERLAND	NORGE	PORTUGAL	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA
<b>ISTAT Ufficio Regionale per la Lombardia Eurostat Data Shop</b> Via Fieno 3 I-20123 MILANO Tel. (39) 02 80 61 32 460 Fax (39) 02 80 61 32 304 E-mail: mileuro@tin.it	<b>Eurostat Data Shop Luxembourg</b> BP 453 L-2014 LUXEMBOURG 4, rue A. Weicker L-2721 LUXEMBOURG Tel. (352) 43 35-2251 Fax (352) 43 35-22221 E-mail: dslux@eurostat.datashop.lu	<b>STATISTICS NETHERLANDS Eurostat Data Shop-Voorburg</b> Postbus 4000 NL-2270 JM VOORBURG Tel. (31-70) 337 49 00 Fax (31-70) 337 59 84 E-mail: datashop@cs.nl	<b>Statistics Norway Library and Information Centre Eurostat Data Shop</b> Kongens gate 6 Boks. 8131, Dep. N-0033 OSLO Tel. (47) 21 09 46 42/43 Fax (47) 21 09 45 04 E-mail: datashop@ssb.no	<b>Eurostat Data Shop Lisboa INE/Serviço de Difusão</b> Av. António José de Almeida, 2 P-1000-043 LISBOA Tel. (351) 21 842 61 00 Fax (351) 21 842 63 64 E-mail: data.shop@ine.pt	<b>Statistisches Amt des Kantons Zürich, Eurostat Data Shop</b> Bleicherweg 5 CH-8090 Zürich Tel. (41-1) 225 12 12 Fax (41-1) 225 12 99 E-mail: datashop@zh.ch Internet: http://www.zh.ch/statistik
SUOMI/FINLAND	SVERIGE	UNITED KINGDOM	UNITED KINGDOM	UNITED STATES OF AMERICA	
<b>STATISTICS FINLAND Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto</b> PL 28 FIN-00022 Tilastokeskus Työpajakatu 13 B, 2 Kerros, Helsinki P. (358-9) 17 34 22 21 F. (358-9) 17 34 22 79 Sähköposti: datashop.tilastokeskus@tilastokeskus.fi Internet: http://www.tilastokeskus.fi/ Kv/datas hop.html	<b>STATISTICS SWEDEN Information service Eurostat Data Shop</b> Karlavägen 100 - Box 24 300 S-104 51 STOCKHOLM Tfn. (46-8) 50 69 48 01 Fax (46-8) 50 69 48 99 E-post: info.service@scb.se Internet: http://www.scb.se/info/ datashop/ie/udatas hop.asp	<b>Eurostat Data Shop Enquiries &amp; advice and publications Office for National Statistics</b> Customers & Electronic Services Unit 1 Drummond Gate - B1/05 LONDON SW1V 2QQ Tel. (44-20) 75 33 56 76 Fax (44-1633) 81 27 62 E-mail: eurostat.datashop@ons.gov.uk	<b>Eurostat Data Shop Electronic Data Extractions, Enquiries &amp; advice - R.CADE</b> Unit 1L Mounjroy Research Centre University of Durham DURHAM DH1 3SW Tel: (44-191) 374 73 50 Fax: (44-191) 384 49 71 E-mail: r-cade@dur.ac.uk URL: http://www.r-cade.dur.ac.uk	<b>HAVER ANALYTICS Eurostat Data Shop</b> 60 East 42nd Street Suite 3310 NEW YORK, NY 10165 Tel. (1-212) 986 93 00 Fax (1-212) 986 69 81 E-mail: eurodata@haver.com	

Media Support Eurostat (seulement pour journalistes professionnels):  
 Bâtiment Bech Bureau A3/48 - L-2920 Luxembourg - Tél. (352) 4301 33408 - Fax (352) 4301 32649 - e-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

## Pour toute information méthodologique:

Tim ALLEN, Eurostat/C4, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 35098, Fax (352) 4301 34339, E-mail: timothy.allen@cec.eu.int

Eurostat remercie A. Petermann, S. Quefelec et C. Pochet pour leur collaboration à l'élaboration de ce rapport.

ORIGINAL: Anglais

N'hésitez pas à nous rencontrer sur Internet à l'adresse suivante: [www.europa.eu.int/comm/eurostat/](http://www.europa.eu.int/comm/eurostat/) si vous désirez de plus amples informations!

Une liste des bureaux de vente dans le monde est disponible à l'Office des publications officielles des Communautés européennes.

2 rue Mercier - L-2985 Luxembourg  
 Tél. (352) 2929 42118 Fax (352) 2929 42709  
 Adresse Internet: <http://eur-op.eu.int/fr/generals-ad.htm>  
 courrier électronique: [info.info@cec.eu.int](mailto:info.info@cec.eu.int)

BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - GREECE/ELLADA - ESPAÑA - FRANCE - IRELAND - ITALIA - LUXEMBOURG - NEDERLAND - ÖSTERREICH  
 PORTUGAL - SUOMI/FINLAND - SVERIGE - UNITED KINGDOM - ISLAND - NORGE - SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA - BALGARJA - CESHÁ REPUBLIKA - CYPRUS  
 EESTI - HRVATSKA - MAGYARORSZÁG - MALTA - POLSKA - ROMÂNIA - RUSSIA - SLOVAKIA - SLOVENIA - TÜRKIYE - AUSTRALIA - CANADA - EGYPT - INDIA  
 ISRAËL - JAPAN - MALAYSIA - PHILIPPINES - SOUTH KOREA - THAILAND - UNITED STATES OF AMERICA

## Bon de commande

Je m'abonne à Statistiques en bref pour 1 an (du 1.1.2001 au 31.12.2001):  
 (adresses des Data Shops et des bureaux de vente voir plus haut)

**Formule 1:** L'ensemble des 9 thèmes (environ 140 numéros)

Papier: 360 EUR

Langue souhaitée:  DE  EN  FR

**Formule 2:** Un ou plusieurs des 7 thèmes suivants:

Thème 1 «Statistiques générales»

Papier : 42 EUR

Thème 2 «Économie et finances»

Thème 3 «Population et conditions sociales»

Thème 4 «Industrie, commerce et services»

Thème 5 «Agriculture et pêche»

Thème 6 «Commerce extérieur»

Thème 8 «Environnement et énergie»

Papier: 84 EUR

Langue souhaitée:  DE  EN  FR

Les Statistiques en bref (fichier pdf) peuvent être téléchargés gratuitement du site internet Eurostat. Vous devez simplement vous enregistrer. Pour d'autres formules, veuillez contacter votre Data Shop.

Merci de me faire parvenir un exemplaire gratuit du «mini-guide Eurostat» (sélection de produits et services Eurostat)  
 Langue souhaitée:  DE  EN  FR

Je souhaite m'abonner gratuitement à «Références statistiques», la note d'information sur les produits et services Eurostat

Langue souhaitée:  DE  EN  FR

M.  M<sup>me</sup>  M<sup>lle</sup>  
 (SVP écrire en majuscules)

Nom: \_\_\_\_\_ Prénom: \_\_\_\_\_

Société: \_\_\_\_\_ Département: \_\_\_\_\_

Fonction: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Code postal: \_\_\_\_\_ Ville: \_\_\_\_\_

Pays: \_\_\_\_\_

Tél.: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_

E-mail: \_\_\_\_\_

**Paiement à réception de la facture de préférence par:**

Virement bancaire

Visa  Eurocard

Carte N°: \_\_\_\_\_ Expiration le: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**Merci de confirmer votre numéro de TVA intra-communautaire:**

A défaut, la TVA sera appliquée automatiquement. Aucune note de crédit ne sera établie a posteriori.

