

Auteur
Christine Carlsson-Aubry

Contenu

Un chiffre d'affaires de
640 milliards d'euros dans
l'UE-25..... 2

Allemagne: 40 % de l'emploi
dans l'UE..... 3

Une industrie dominée par les
très grandes entreprises..... 5

Balance commerciale de l'UE
excédentaire pour les trois
groupes de la NACE 6



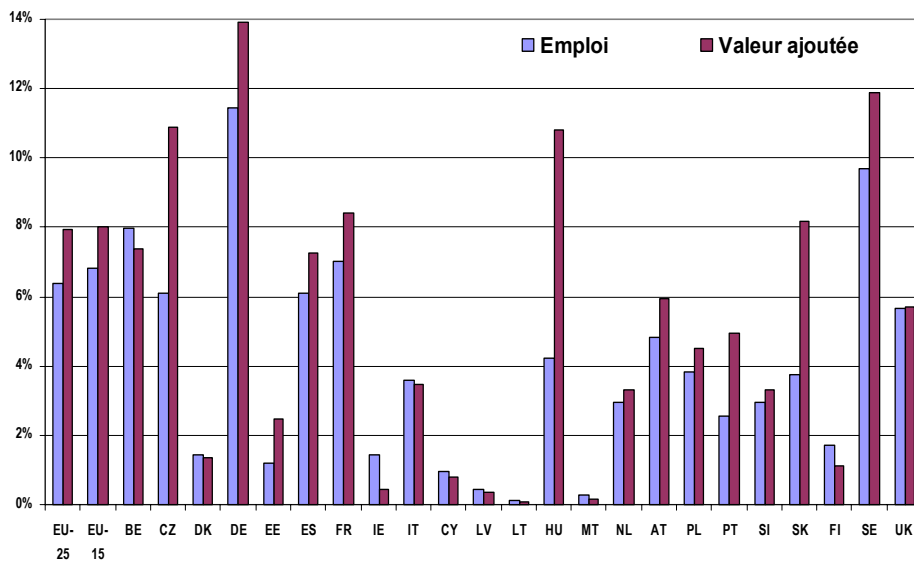
L'industrie automobile dans l'Union européenne

L'industrie automobile (division 34 de la NACE Rév.1) est constituée de trois groupes : la construction de véhicules automobiles (NACE 34.1), la fabrication de carrosseries et remorques (NACE 34.2) et la fabrication d'équipements automobiles (NACE 34.3).

La structure des modes de production dans cette industrie est telle que de plus en plus de composants (ou de modules) préfabriqués sont utilisés dans le processus d'assemblage; d'où l'importance des entreprises du groupe 34.3 de la NACE, dont l'activité va bien au-delà de la simple fabrication d'accessoires pour voitures.

D'après les statistiques structurelles des entreprises (SSE), l'industrie automobile (NACE 34) représente plus de 6 % de l'emploi dans l'industrie manufacturière et près de 8 % de la valeur ajoutée totale au niveau de l'UE.

Fig. 1: emploi et valeur ajoutée dans l'industrie automobile (division 34 de la NACE) en pourcentage de l'industrie manufacturière (section D de la NACE), en 2001, par État membre



EL: pas de données disponibles – LU: données disponibles uniquement pour NACE 34.1 (valeur zéro) et non représentées sur le graphique – PL, SI: nombre de salariés.

Source: Eurostat (SSE).

De manière générale, l'industrie automobile emploie moins de main-d'œuvre que l'industrie manufacturière dans son ensemble en raison des possibilités de mécanisation et d'augmentation de l'intensité de capital de la production dans de nombreux segments de cette branche d'activité.

L'Allemagne était le principal contributeur à la valeur ajoutée totale générée dans l'UE par l'industrie automobile en 2001. En chiffres relatifs, le degré de spécialisation en valeur ajoutée était le plus élevé en Allemagne, en Suède, en République tchèque et en Hongrie.

Dans un petit groupe de pays, l'industrie automobile est quasiment inexistante. C'est notamment le cas à Chypre, en Lettonie, en Lituanie, à Malte et, dans une moindre mesure, au Danemark, en Estonie et en Finlande.

Tableau 1: importance de l'industrie automobile (NACE 34) dans l'UE en 2001

	Emploi au niveau de l'UE (en milliers)	Emploi au niveau de l'UE (part en %)	Valeur ajoutée au niveau de l'UE (en millions d'euros)	Valeur ajoutée au niveau de l'UE (part en %)	Principal contributeur à la valeur ajoutée	État membre dans lequel le secteur est	
						le plus important*	le moins important*
Construction de véhicules automobiles (NACE 34.1)	1 137	53%	75,1	61%	DE	DE	CY, DK, LU
Fabrication de carrosseries et remorques (NACE 34.2)	181	8%	6,9	6%	DE	BE	IE
Fabrication d'équipements automobiles (NACE 34.3)	851	39%	39,9	33%	DE	CZ	MT
Industrie automobile (NACE 34)	2 168	100%	121,8	100%	DE	DE	LT
Fabrication de matériel de transport (NACE 34+ NACE 35)	3 011		168,6				
Part de l'industrie automobile dans la fabrication de matériel de transport	72%		72%				
Industrie manufacturière (NACE D)	34 006		1 535				
Part de l'industrie automobile dans l'industrie manufacturière	6,4%		7,9%				

* voir les notes méthodologiques («Niveau de spécialisation») – EL: pas de données disponibles – LU: données uniquement pour NACE 34.1.

Source: Eurostat (SSE).

Un chiffre d'affaires de 640 milliards d'euros dans l'UE-25

Comme le montre le tableau 1, en 2001, la construction de véhicules automobiles (NACE 34.1) était le secteur prédominant dans l'industrie automobile (NACE 34): elle représentait 61 % de la valeur ajoutée et 53 % de l'emploi.

En chiffres absolus, l'Allemagne était, de loin, le premier pays non seulement pour l'ensemble de l'industrie automobile, mais aussi pour chacun des trois groupes de ce secteur. Si l'on considère le degré de spécialisation (pour gommer l'effet de la taille du pays), l'Allemagne reste en tête pour l'ensemble de l'industrie automobile (NACE 34). La première place revient cependant à la Belgique pour la fabrication de carrosseries et remorques (NACE 34.2) et à la République tchèque pour la fabrication d'équipements automobiles (NACE 34.3).

Le poids de l'industrie automobile (NACE 34) est également manifeste lorsque l'on analyse la part qu'elle représente dans l'ensemble de la sous-section «fabrication de matériel de

transport» (qui recouvre les divisions 34 et 35 de la NACE), c'est-à-dire la construction navale, la fabrication de matériel ferroviaire, la construction aéronautique et spatiale, la fabrication de motocyclettes et bicyclettes, etc. L'industrie automobile y représente 72 % de la valeur ajoutée et de l'emploi.

En 2001, le chiffre d'affaires dépassait les 640 milliards d'euros et la valeur ajoutée s'élevait à près de 122 milliards d'euros (voir le tableau 2).

L'UE-15 comptait pour 95,8 % du chiffre d'affaires total de l'UE, ce qui démontre bien l'importance de l'industrie automobile en Europe occidentale.

Avec plus de 57 milliards d'euros, l'Allemagne totalisait à elle seule 47,1 % de la valeur ajoutée générée dans l'UE. Ensemble, les cinq pays de tête (l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni, l'Espagne et l'Italie) représentaient 84,1 % de la valeur ajoutée générée par cette branche d'activité dans l'UE.

Tableau 2: chiffre d'affaires, valeur ajoutée et emploi dans l'industrie automobile, dans l'UE, en 2001

Chiffre d'affaires - en millions €	EU-25	EU-15	BE	CZ	DK	DE	EE	ES	FR	IE	IT	CY	LV
Industrie automobile (34.1)	475,943	457,677	15,727	:	0	197,866	:	36,312	100,735	47	30,947	0	:
% de la fabrication de matériel de transport	74	74	81	:	0	75	:	74	79	10	64	0	:
Fabrication de carrosseries et remorques (34.2)	25,791	25,080	1,509	:	671	6,951	9	1,868	4,320	83	2,491	8	10
% de la fabrication de matériel de transport	4	4	8	:	59	3	12	4	3	17	5	42	69
Fabrication d'équipements automobiles (34.3)	141,815	133,503	2,290	3,664	470	59,709	:	10,708	22,012	348	14,739	11	:
% de la fabrication de matériel de transport	22	22	12	42	41	23	:	22	17	73	31	58	:
Fabrication de matériel de transport	643,550	616,260	19,526	8,784	1,142	264,525	75	48,888	127,067	478	48,177	18	14
% de la fabrication de matériel de transport dans EU-25	100	95,8	3,0	1,4	0,2	41,1	0,0	7,6	19,7	0,1	7,5	0,0	0,0

Valeur ajoutée au coût des facteurs - en millions d'euros

Industrie automobile (34.1)	75,057	72,279	2,310	:	0	38,175	:	4,078	11,602	12	2,196	0	:
% de la fabrication de matériel de transport	62	62	71	:	0	67	:	54	66	8	31	0	:
Fabrication de carrosseries et remorques (34.2)	6,879	6,711	353	:	173	1,854	2	442	1,106	22	688	3	4
% de la fabrication de matériel de transport	6	6	11	:	49	3	9	6	6	15	10	43	66
Fabrication d'équipements automobiles (34.3)	39,876	37,509	609	815	178	17,300	:	3,058	4,757	116	4,174	4	:
% de la fabrication de matériel de transport	33	32	19	50	51	30	:	40	27	77	59	57	:
Fabrication de matériel de transport	121,812	116,499	3,272	1,621	350	57,329	24	7,578	17,466	150	7,058	8	6
% de la fabrication de matériel de transport dans EU-25	100	95,6	2,7	1,3	0,3	47,1	0,0	6,2	14,3	0,1	5,8	0,0	0,0

Nombre de personnes occupées

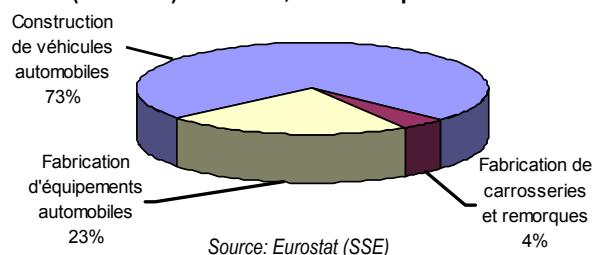
Industrie automobile (34.1)	1,137,200	1,055,200	36,179	:	0	526,656	:	80,347	156,214	221	69,915	0	:
% de la fabrication de matériel de transport	52	54	67	:	0	61	:	50	55	6	40	0	:
Fabrication de carrosseries et remorques (34.2)	180,500	166,500	7,285	:	3,439	42,364	237	14,033	29,935	768	16,675	139	412
% de la fabrication de matériel de transport	8	9	13	:	49	5	16	9	10	21	10	39	61
Fabrication d'équipements automobiles (34.3)	850,600	717,100	10,558	50,332	3,519	294,187	:	67,501	99,900	2,668	87,852	214	:
% de la fabrication de matériel de transport	39	37	20	59	51	34	:	42	35	73	50	61	:
Fabrication de matériel de transport	2,168,400	1,938,700	54,022	84,862	6,958	863,207	1,471	161,881	286,049	3,657	174,442	353	671
% de la fabrication de matériel de transport dans EU-25	100	89,4	2,5	3,9	0,3	39,8	0,1	7,5	13,2	0,2	8,0	0,0	0,0

EL: pas de données disponibles; LU: données uniquement pour NACE 34.1 (valeur zéro) et non incluses dans le tableau.

Source: Eurostat (SSE)

Au niveau de l'UE, la répartition de la valeur de la production entre les trois groupes pour 2001 était moins équilibrée qu'en ce qui concerne la valeur ajoutée et l'emploi: la construction de véhicules automobiles (NACE 34.1) représentait près de trois quarts de l'ensemble de la division, tandis que la fabrication d'équipements automobiles (NACE 34.3) comptait pour moins d'un quart, la part restante revenant à la fabrication de carrosseries et de remorques (NACE 34.2) (voir fig. 2).

Fig. 2: valeur de la production dans l'industrie automobile (NACE 34) dans l'UE, en 2001 – part en %



Allemagne: 40 % de l'emploi dans l'UE

En 2001, plus de 2 millions de personnes travaillaient dans l'industrie automobile, dont plus de la moitié dans le secteur de la production de voitures, camions, camionnettes et véhicules spéciaux (NACE 34.1). La fabrication d'équipements automobiles (NACE 34.3) représentait près de 40 % de l'emploi dans cette branche.

L'Allemagne enregistrait la part la plus élevée des 2,2 millions de personnes occupées dans l'industrie automobile. La part de l'Allemagne comptait pour près de 40 % de la main-d'œuvre dans l'ensemble de l'UE, loin devant la France (13 %) et le Royaume-Uni (10 %). Les parts de l'Italie et de l'Espagne étaient respectivement de 8 % chacune, suivis par la République tchèque et la Suède (chacune 4 %).

Parmi les nouveaux États membres, ce sont la République

tchèque et la Pologne qui viennent en tête en matière d'emploi dans l'UE-25, avec environ 4 % chacune.

Si la construction de véhicules automobiles (NACE 34.1) est souvent le secteur où la main-d'œuvre occupée est la plus nombreuse (surtout en Belgique, en Allemagne et en Suède), c'est la fabrication d'équipements automobiles (NACE 34.3) qui occupe le plus de personnes en Hongrie et en République tchèque.

En ce qui concerne la productivité du travail ajustée par les salaires (la valeur ajoutée divisée par les dépenses de personnel), quatre États membres affichent des résultats nettement supérieurs à la moyenne de l'UE. Pour trois d'entre eux (la République tchèque, la Lettonie et la Slovaquie), les chiffres sont de 1,6 à 2 fois plus élevés que la moyenne.

Tableau 2: chiffre d'affaires, valeur ajoutée et emploi dans l'industrie automobile dans l'UE, en 2001 (suite)

Chiffre d'affaires - en millions d'euros	LT	HU	MT	NL	AT	PL*	PT	SI*	SK	FI	SE	UK	NO	BG
Industrie automobile (34.1)	:	4 629	:	5 499	5 521	5 575	3 656	999	:	435	16 889	43 855	60	5
% de la fabrication de matériel de transport	:	72	:	69	63	68	73	71	:	43	81	70	7	15
Fabrication de carrosseries et remorques (34.2)	9	169	:	1 418	432	183	190	142	:	479	426	4 170	184	6
% de la fabrication de matériel de transport	91	3	:	18	5	2	4	10	:	47	2	7	22	19
Fabrication d'équipements automobiles (34.3)	:	1 625	3	1 036	2 823	2 477	1 154	267	202	96	3 492	14 605	586	20
% de la fabrication de matériel de transport	:	25	71	13	32	30	23	19	9	9	17	23	71	66
Fabrication de matériel de transport	10	6 423	4	7 953	8 776	8 236	4 999	1 408	2 319	1 009	20 807	62 631	830	30
% de la fabrication de matériel de transport dans EU-25	0,0	1,0	0,0	1,2	1,4	1,3	0,8	0,2	0,4	0,2	3,2	9,7		

Valeur ajoutée au coût des facteurs - en millions d'euros

Industrie automobile (34.1)	:	650	:	1 133	1 223	1 038	537	55	:	153	3 823	6 979	35	1
% de la fabrication de matériel de transport	:	56	:	63	58	51	61	41	:	44	77	53	11	14
Fabrication de carrosseries et remorques (34.2)	1	32	:	394	133	65	51	22	:	164	132	1 173	65	1
% de la fabrication de matériel de transport	:	3	:	22	6	3	6	17	:	47	3	9	21	14
Fabrication d'équipements automobiles (34.3)	:	470	1	268	766	942	299	57	56	35	1 004	4 936	209	7
% de la fabrication de matériel de transport	:	41	54	15	36	46	34	42	17	10	20	38	68	71
Fabrication de matériel de transport	1	1 152	1	1 795	2 123	2 045	887	134	321	351	4 959	13 087	309	10
% de la fabrication de matériel de transport dans EU-25	0,0	0,9	0,0	1,5	1,7	1,7	0,7	0,1	0,3	0,3	4,1	10,7		

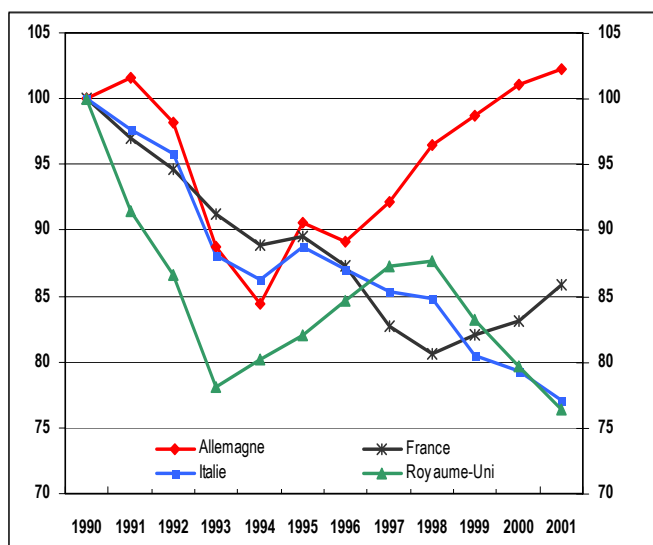
Nombre de personnes occupées

Industrie automobile (34.1)	:	10 020	:	12 333	16 260	28 883	8 967	2 637	:	2 935	50 691	93 167	379	813
% de la fabrication de matériel de transport	:	27	:	45	54	35	38	37	:	39	65	42	7	23
Fabrication de carrosseries et remorques (34.2)	172	2 310	:	9 174	2 865	4 950	3 309	1 402	:	3 802	3 233	28 932	1 217	695
% de la fabrication de matériel de transport	52	6	:	34	9	6	14	20	:	51	4	13	21	20
Fabrication d'équipements automobiles (34.3)	:	24 872	52	5 804	11 236	47 984	11 028	3 021	5 727	752	23 621	98 012	4 169	2 011
% de la fabrication de matériel de transport	:	67	63	21	37	59	47	43	36	10	30	45	72	57
Fabrication de matériel de transport	329	37 202	83	27 311	30 360	81 817	23 304	7 060	15 783	7 489	77 545	220 111	5 765	3 519
% de la fabrication de matériel de transport dans EU-25	0,0	1,7	0,0	1,3	1,4	3,8	1,1	0,3	0,7	0,3	3,6	10,2		

* Emploi: nombre de salariés au lieu du nombre de personnes occupées.

Source: Eurostat (SSE)

Fig. 3: évolution de l'emploi dans l'industrie automobile (NACE 34) — 1990 = 100



Entreprises occupant 20 personnes et plus.

Source: Eurostat (SSE).

Si l'on ne regarde que les pays où l'industrie automobile occupe de longue date une place importante (Allemagne, France, Italie et Royaume-Uni, voir la fig. 3), on constate une diminution de la main-d'œuvre occupée dans cette branche depuis 1990, exception faite pour l'Allemagne. Cette hausse est largement due au développement du secteur de la fabrication d'équipements automobiles (NACE 34.3) dans les nouveaux *Länder* (ex-Allemagne de l'Est).

Par ailleurs, l'emploi dans l'industrie automobile a aussi augmenté, bien que dans une moindre mesure, entre 1995 et 2001 dans les régions allemandes où cette branche est plus ancienne: la Bavière (notamment les sous-régions de Oberpfalz et Oberfranken) et le Baden-Württemberg (surtout Karlsruhe) ont enregistré une augmentation annuelle moyenne de respectivement 4,1 % et 3,7 %. Les sous-régions allemandes qui, en chiffres absolus, affichaient la main-d'œuvre la plus élevée en 2001 dans l'industrie automobile sont les suivantes: Oberbayern (74 259 emplois en 2000), Karlsruhe (39 940), Cologne (32 750), Darmstadt (32 709) et Niederbayern (32 328).

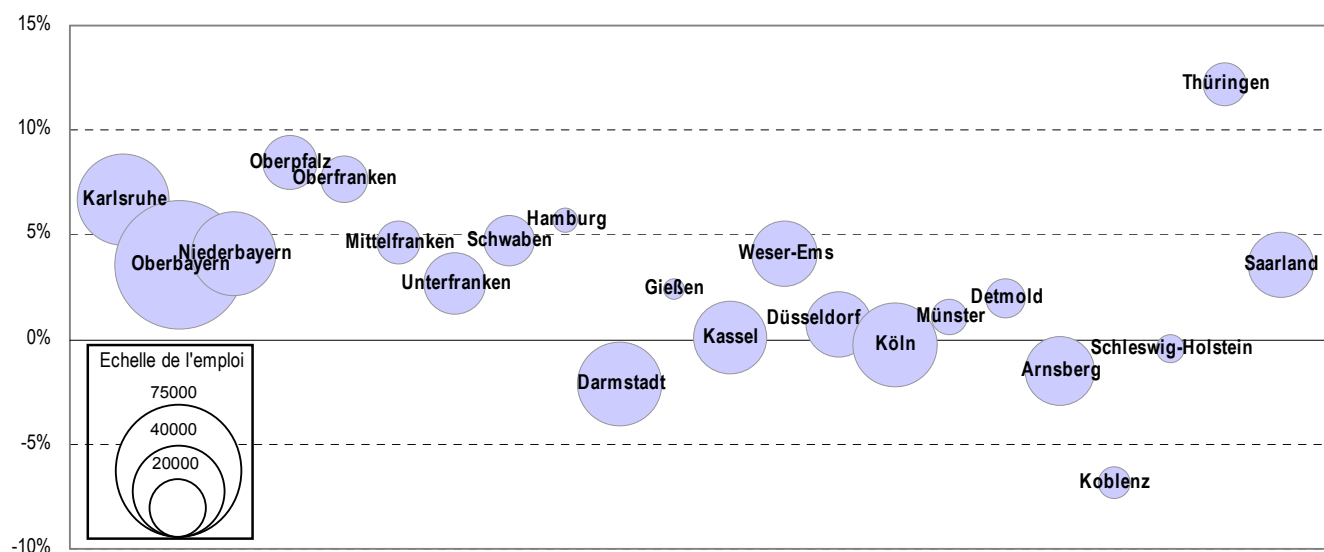
La figure 4 illustre, d'une part, le volume de l'emploi dans différentes régions allemandes (taille du cercle) et, d'autre part, son évolution (axe vertical).

En France, l'emploi a eu tendance à baisser jusqu'en 1998, mais est reparti nettement à la hausse à partir de 1999, sans cependant revenir aux niveaux du début des années 1990.

À l'inverse, l'Italie et le Royaume-Uni ont accusé une diminution d'environ un quart de la main-d'œuvre occupée dans le secteur par rapport aux niveaux de 1990, dans un contexte général de fléchissement de l'emploi total depuis un certain nombre d'années. Alors que le déclin est constant en Italie, le Royaume-Uni a connu un net rebond entre 1993 et 1998.

Ensemble, la France, l'Italie et le Royaume-Uni totalisent une perte nette d'environ 160 000 emplois entre 1990 et 2001.

Fig. 4: accroissement annuel moyen (1995-2001) de l'emploi dans l'industrie automobile (NACE 34) pour les régions d'Allemagne sélectionnées, en %



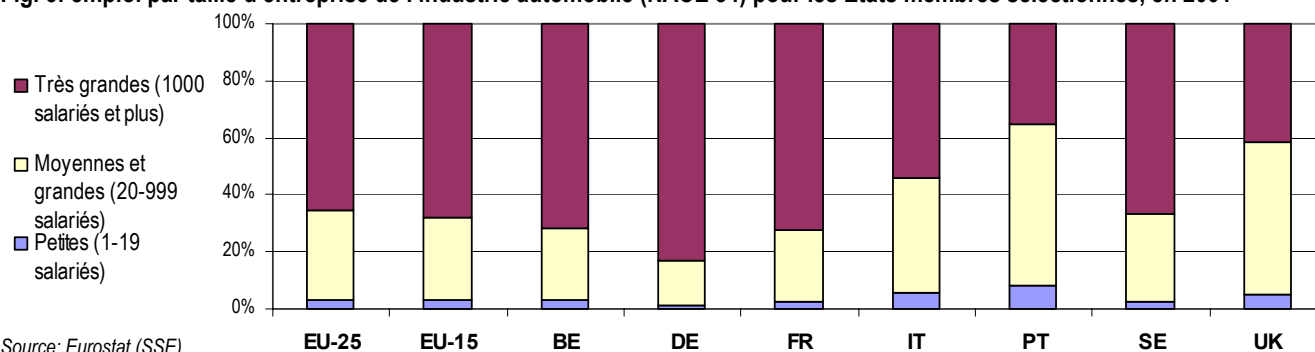
Source: Eurostat (SSE).

Une industrie dominée par les très grandes entreprises

En 2001, dans l'UE, l'industrie automobile comptait plus de 17 200 entreprises, dont la plus grande part relevaient du secteur de la fabrication d'équipements automobiles (un peu moins de 50 %). Avec 40 % environ, la fabrication de carrosseries et de remorques venait en deuxième position, le nombre de constructeurs de véhicules automobiles étant relativement peu élevé.

Pour les trois sous-secteurs réunis, la Pologne était le seul nouvel État membre à dépasser la barre des 1 000 entreprises. Parmi les pays où l'industrie automobile occupe une place traditionnellement importante, le Royaume-Uni totalisait près de 3 000 entreprises, contre de 2 000 à 2 500 pour l'Allemagne, l'Italie, la France et l'Espagne.

Fig. 5: emploi par taille d'entreprise de l'industrie automobile (NACE 34) pour les États membres sélectionnés, en 2001



Source: Eurostat (SSE).

Au niveau de l'UE, près des deux tiers de la main-d'œuvre de l'industrie automobile (NACE 34) se concentraient dans de très grandes entreprises (de 1 000 personnes ou plus) (voir fig. 5). Il s'agit généralement des usines de production ou de montage des grands constructeurs automobiles ou fournisseurs de composants. La part de ces très grandes entreprises dépassait les 80 % en Allemagne.

En Belgique, en France et en Suède, ces entreprises totalisaient plus de 60 % de l'emploi dans l'industrie automobile. Au Portugal et au Royaume-Uni en revanche, ce sont les moyennes et grandes entreprises (entre 20 et 999 personnes occupées) qui employaient la majeure partie de la main-d'œuvre.

Au niveau de l'UE, la productivité apparente du travail dans la construction de véhicules automobiles (NACE 34.1) était d'environ 17 % plus élevée que celle de l'ensemble de la division (NACE 34). Tous les pays sauf un affichaient une valeur supérieure; seule l'Italie a enregistré une productivité de 22 % inférieure à celle relevée pour l'ensemble de l'industrie automobile (voir fig. 6). Deux pays affichent des chiffres de productivité records par rapport à la moyenne européenne: la Hongrie avec +109% et le Portugal, +57%.

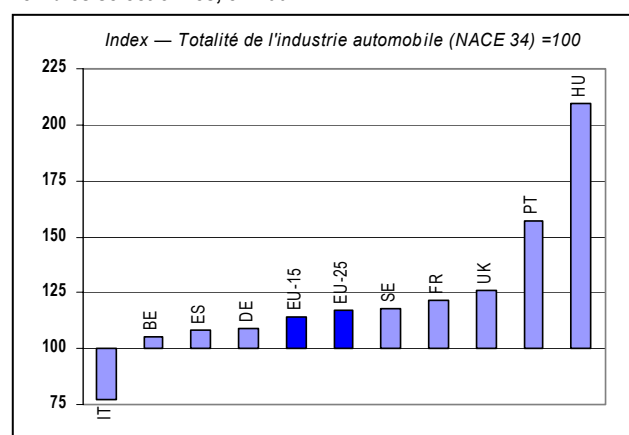
Si les niveaux de rémunération attractifs sont l'un des facteurs importants qui déterminent le choix du lieu d'implantation des installations de production, la disponibilité de travailleurs qualifiés en est un autre, surtout lorsque les entreprises investissent dans des technologies d'automatisation de pointe.

D'après l'enquête européenne sur les forces de travail (EFT), près d'une personne sur quatre travaillant dans l'industrie automobile dans l'UE en 2002 était diplômée de l'enseignement secondaire inférieur (d'après la classification CITE, voir les notes méthodologiques), contre près de 55 % de diplômés de l'enseignement secondaire supérieur.

Parmi les pays où l'industrie automobile occupe une place importante, l'Italie et le Royaume-Uni s'écartent le plus de la moyenne de l'UE, bien que dans des directions opposées: en Italie, seulement 40 % environ de la main-d'œuvre totale avaient un diplôme de l'enseignement secondaire supérieur au moins, tandis qu'au Royaume-Uni, la part correspondante était de 85 %.

Il ressort de l'EFT que l'industrie automobile demeure une branche où les hommes sont nettement en majorité. Au niveau de l'UE, la part des femmes travaillant dans ce secteur avoisine les 20 %. Les chiffres sont similaires dans tous les pays qui affichent une main-d'œuvre importante dans cette industrie. Les pays qui s'écartent le plus de la moyenne de l'UE sont, d'une part, le Portugal et la République tchèque, où les femmes représentent une proportion record de respectivement 38 % et 34 %, et, d'autre part, le Royaume-Uni, où elles ne comptent que pour 13 % des personnes occupées.

Fig. 6: productivité apparente du travail dans le secteur de la construction de véhicules automobiles (NACE 34.1) pour les États membres sélectionnés, en 2001



Source: Eurostat (SSE).

Balance commerciale de l'UE excédentaire pour les trois groupes de la NACE

En 2003, la balance commerciale pour l'industrie automobile était nettement excédentaire. Sept pays sur les vingt-cinq États membres ont enregistré un solde positif. L'Allemagne et la France sont les seuls États membres à afficher un excédent commercial pour les trois sous-secteurs de la branche d'activité. C'est également le cas de l'UE dans son ensemble.

Étant donné que l'industrie automobile est fortement axée sur l'exportation (tant pour les véhicules que pour les composants), rien d'étonnant à ce que l'Allemagne arrive en tête avec un excédent commercial de 31 %. La République tchèque et la Suède suivent avec 21 % chacune.

Parmi les nouveaux États membres, la République tchèque et la Hongrie occupent les premières places avec un excédent de plus de 20 % pour la construction de véhicules (NACE 34.1).

Tableau 3: résultats commerciaux de l'industrie automobile par groupe de la NACE en 2003

exportations-importations en % des exportations + importations

	Construction de véhicules automobiles (NACE 34.1)	Fabrication de carrosseries et remorques (NACE 34.2)	Fabrication d'équipements automobiles (NACE 34.3)	INDUSTRIE AUTOMOBILE (NACE 34)
BE	8,1	-1,9	-21,2	2,1
CZ	21,5	-9,3	21,4	20,8
DK	-49,0	-15,4	3,9	-30,7
DE	32,6	23,1	27,1	30,8
EE	-92,1	-3,2	4,3	-62,0
EL	-96,1	-59,3	-74,0	-91,2
ES	11,1	-30,3	-19,9	1,2
FR	15,3	0,1	8,2	13,0
IE	-84,2	-47,9	-47,8	-78,5
IT	-41,2	26,3	27,9	-21,5
CY	-99,0	-99,5	-84,5	-97,2
LV	-94,5	-77,8	-83,9	-91,8
LT	-47,6	-62,5	-33,1	-47,4
LU	-47,5	-12,9	-24,4	-44,3
HU	22,0	-24,2	-26,7	1,4
MT	-99,0	-88,8	-68,3	-92,7
NL	-14,9	-40,1	-11,5	-15,6
AT	-7,2	-7,7	-6,2	-6,9
PL	-27,0	-26,0	5,5	-15,5
PT	-4,0	-45,9	-12,6	-6,9
SI	-91,7	-11,6	38,4	-53,7
SK	-90,8	-2,5	6,8	-54,2
FI	-48,1	-1,4	-28,5	-40,8
SE	36,4	49,5	-10,3	20,8
UK	-38,0	-21,3	-24,0	-33,9
EU-25	19,0	61,1	37,2	25,7

États membres: commerce intra- et extra-UE; UE: commerce extra-UE25.

Source: Eurostat (Comext).

En ce qui concerne les principaux partenaires commerciaux de l'UE, en termes de valeur, plus de la moitié des véhicules importés dans l'UE en 2003 provenaient du Japon (52 %), contre 17 % de Corée du Sud (voir fig. 7A). La Turquie était le troisième partenaire en ce qui concerne les importations.

Les États-Unis représentaient le principal marché pour les exportations, avec une part de 17 % de la valeur totale des véhicules exportés en 2003. La Suisse affichait un pourcentage du même ordre de grandeur (12 %). La Turquie, la Russie et la Norvège venaient ensuite avec, chacune, de 5 % à 9 % (voir fig. 7B).

Veillez noter que ces parts se rapportent à des volumes totaux d'importance très différente: alors que les importations de véhicules en provenance de pays tiers (hors UE) représentent une valeur totale de 21,3 milliards d'euros, les exportations hors UE s'élèvent à 32,9 milliards d'euros. Cela signifie que les importations en provenance du Japon sont, en valeur, sept fois plus importantes que les exportations de l'UE à destination de ce pays.

Fig. 7A: IMPORTATIONS DE PAYS TIERS de voitures, de camionnettes, de camions et de véhicules spéciaux en 2003 – part par pays, sur la base de la valeur des biens

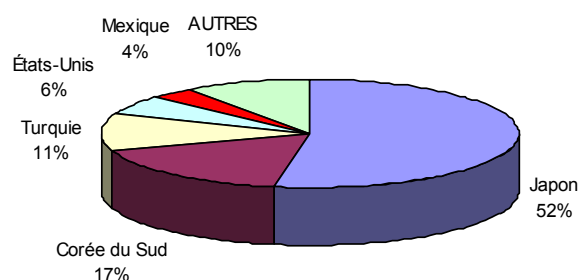
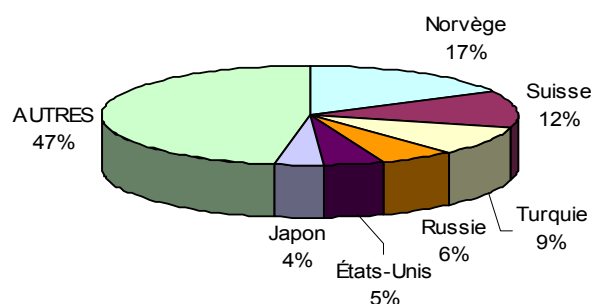


Fig. 7B: EXPORTATIONS HORS UE de voitures, de camionnettes, de camions et de véhicules spéciaux en 2003 – part par pays, sur la base de la valeur des biens



Source: Eurostat (Comext).

➤ CE QU'IL FAUT SAVOIR – NOTES MÉTHODOLOGIQUES

ABREVIATIONS

UE: Union européenne à 25 États membres (UE-25): Belgique (BE), République tchèque (CZ), Danemark (DK), Allemagne (DE), Estonie (EE), Grèce (EL), Espagne (ES), France (FR), Irlande (IE), Italie (IT), Chypre (CY), Lettonie (LV), Lituanie (LT), Luxembourg (LU), Hongrie (HU), Malte (MT), Pays-Bas (NL), Autriche (AT), Pologne (PL), Portugal (PT), Slovénie (SI), Slovaquie (SK), Finlande (FI), Suède (SE) et Royaume-Uni (UK)..

UE-15: Union européenne à 15 États membres (BE, DK, DE, EL, ES, FR, IE, IT, LU, NL, AT, PT, FI, SE et UK).

SYMBOLES

“.” chiffre non disponible ou confidentiel.

Dans le présent numéro de Statistiques en bref, l'industrie automobile correspond à la division 34 de la NACE Rév.1.

DEFINITIONS

Subdivision de l'emploi et de la valeur ajoutée par secteur d'activité

Dans les statistiques structurelles des entreprises (SSE), l'emploi et la valeur ajoutée sont ventilés d'après les secteurs d'activité de la NACE Rév. 1, qui opère une subdivision par section (codes à 1 lettre), par sous-section (codes à 2 lettres), par division (codes à 2 chiffres), par groupe (codes à 3 chiffres) et par classe (codes à 4 chiffres). L'ensemble des activités de l'industrie automobile relèvent de la section D. Cette branche d'activité économique, qui fait l'objet de la présente publication, englobe les divisions et groupes ci-après:

DM 34	Industrie automobile, remorques et semi-remorques
DM 34.1	Construction de véhicules automobiles
DM 34.2	Construction de carrosseries et remorques
DM 34.3	Fabrication d'équipements automobiles

Nombre de personnes occupées: cette variable est définie comme le nombre total de personnes travaillant dans l'unité considérée (y compris les propriétaires exploitants, les partenaires qui travaillent régulièrement dans l'unité et les aides familiaux non rémunérés) et de personnes travaillant à l'extérieur de l'unité tout en faisant partie de celle-ci et en étant rémunérées par elle (exemple: VRP, livreurs, équipes d'entretien et de réparation). Il inclut également les travailleurs à temps partiel, les travailleurs saisonniers, les apprentis et les travailleurs à domicile figurant sur la liste des employés de l'entreprise. L'unité d'enquête pour l'agrégation des données est l'entreprise, qui correspond à «la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens et de services jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes».

Chiffre d'affaires: il s'agit du montant total facturé par l'unité considérée au cours de la période de référence, qui correspond aux ventes sur le marché de biens ou de services fournis à des tiers.

Valeur ajoutée: la valeur ajoutée est mesurée au coût des facteurs; il s'agit du revenu brut des activités d'exploitation une fois pris en compte les subventions d'exploitation et les impôts indirects (dont la taxe sur la valeur ajoutée).

Degré de spécialisation: l'État membre le plus spécialisé est le pays dans lequel la part de l'industrie automobile ou de l'un de ses sous-secteurs dans la valeur ajoutée totale de l'industrie manufacturière (NACE D) de ce pays est la plus élevée. L'État membre le moins spécialisé est celui où ce ratio est le plus faible.

Valeur de la production: valeur de tous les biens produits durant l'année de référence. Une partie de la production est vendue durant la période de référence, une partie est stockée pour être vendue

ultérieurement et une autre partie est «capitalisée» aux fins de l'utilisation pour compte propre. La valeur de la production comprend aussi la marge brute sur les biens destinés à la revente.

Productivité apparente du travail: elle s'obtient en divisant la valeur ajoutée au coût des facteurs par le nombre de personnes occupées (et est exprimée en milliers d'euros par personne occupée).

Niveaux d'éducation: les niveaux d'éducation reposent sur la Classification internationale type de l'éducation (CITE), dans sa version révisée de 1997. Celle-ci divise l'éducation en 7 niveaux principaux, regroupés en trois catégories dans la présente analyse:

- enseignement secondaire inférieur, qui correspond aux niveaux 0 à 2 de la CITE: éducation pré primaire, enseignement primaire et premier cycle de l'enseignement secondaire;

- enseignement secondaire supérieur, qui correspond aux niveaux 3 et 4 de la CITE: deuxième cycle de l'enseignement secondaire et enseignement post-secondaire ne relevant pas de l'enseignement supérieur;

- enseignement supérieur, qui correspond aux niveaux 5 et 6 de la CITE: premier et deuxième cycles de l'enseignement supérieur.

Le niveau d'enseignement secondaire supérieur inclut les niveaux GCSE (*General Certificate of Secondary Education*) pour le Royaume-Uni.

Les données sont tirées de l'enquête européenne sur les forces de travail (EFT-UE), qui classe la main-d'œuvre occupée selon les divisions à 2 chiffres de la NACE.

SOURCES DES DONNÉES

Statistiques structurelles des entreprises (SSE): données collectées dans le cadre du règlement (CE, Euratom) n°58/97 du 20 décembre 1996 relatif aux statistiques structurelles sur les entreprises. Le règlement SSE régit la transmission des données à Eurostat à partir de l'année de référence 1995 et couvre toutes les activités marchandes des sections C à K de la NACE Rév.1. L'agrégat «Total Industrie et services marchands» concerne les sections C à K, à l'exclusion de la section J, de la NACE rév. 1. Pour de plus amples informations, veuillez consulter le site suivant:

http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/bmethods/info/data/new/main_en.html

Les données SSE utilisées dans l'analyse sont extraites de la base de données SSE, qui peut être consultée gratuitement sur le site internet d'Eurostat: <http://europa.eu.int/comm/eurostat>. Elles couvrent toutes les entreprises à compter de 1995 (bien que les données soient moins exhaustives et moins exactes pour les années précédant 1999).

Enquête européenne sur les forces de travail (EFT): enquête réalisée auprès des ménages privés qui fournit des données sur les personnes vivant dans ceux-ci par nationalité et par situation au regard de l'emploi, ainsi que par sexe et par âge. L'accent est mis principalement sur l'emploi, le chômage et l'inactivité ainsi que sur les différents aspects de ceux-ci, y compris le secteur d'activité dans lequel travaillent les personnes et le niveau d'éducation atteint le plus élevé.

COMEXT est la base de données de référence d'Eurostat sur les statistiques du commerce extérieur. Les données des États membres sur les importations et les exportations comprennent les échanges intra-UE ainsi que le commerce extra-UE et sont ventilées par groupes de produits détaillés, qui, dans la présente analyse, ont été agrégés afin de correspondre le mieux possible à l'industrie automobile.

Données extraites en août 2004 pour les besoins de la présente publication.

Pour en savoir plus:

➤ **Les bases de données**

[Site web EUROSTAT/Industrie, commerce et services/Industrie, commerce et services - vue horizontale/Statistiques structurelles sur les entreprises \(Industrie, Construction, Commerce et Services\)/Statistiques annuelles sur les entreprises](#)

Les journalistes peuvent contacter le service média support :

Bâtiment BECH, Bureau A4/017 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 35349 •

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

European Statistical Data Support:

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

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

Vous trouverez sur notre site internet des informations précises sur ce réseau de centres d'appui:

www.europa.eu.int/comm/eurostat/

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

l'Office des publications officielles des Communautés européennes.

2, rue Mercier – L-2985 Luxembourg

URL: <http://publications.eu.int>

E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int

BELGIEN/BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - EESTI – ELLÁDA - ESPAÑA - FRANCE - IRELAND - ITALIA - KYPROS/KIBRIS – LUXEMBOURG - MAGYARORSZÁG – MALTA - NEDERLAND - ÖSTERREICH - POLSKA - PORTUGAL - SLOVENIJA - SLOVENSKO - SUOMI/FINLAND - SVERIGE - UNITED KINGDOM - BALGARIJA - HRVATSKA - ÍSLAND – NORGE - SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA - AUSTRALIA - BRASIL - CANADA - EGYPT - MALAYSIA - MÉXICO - SOUTH KOREA - SRI LANKA - T'AI-WAN - UNITED STATES OF AMERICA

TEXTE ORIGINAL: Anglais