

Le secteur de l'automobile en Espagne

13 juin 2006

© MINEFI – DGTPE

Prestation réalisée sous système de management de la qualité certifié AFAQ ISO 9001

Le secteur automobile en 2005

L'automobile : un secteur-clé de l'économie espagnole.

Les 12 constructeurs étrangers installés en Espagne considèrent ce marché comme un élément clé de leur dispositif européen et continuent d'y investir.

Poids du secteur dans l'économie espagnole

La fabrication de véhicules et d'équipements pour le secteur est l'un des piliers de l'économie espagnole, avec une contribution de 5,8 % au PIB, et l'emploi de 11% de la population active (environ 350 000 personnes directement et 2 millions indirectement).

En 2005 l'Espagne a produit 2,75 millions de véhicules automobiles, soit 8,62% de moins qu'en 2004. Elle est le troisième producteur de l'Union européenne, derrière l'Allemagne et la France et le septième mondial.

L'automobile est le principal secteur d'exportation du pays avec un quart des exportations et troisième producteur de l'Union européenne (septième au niveau mondial), avec 12 fabricants présents, et 18 usines.

Malgré l'existence d'un secteur de la fabrication automobile très puissant jusqu'à présent, le parc automobile espagnol est insuffisant et plus vieux que la moyenne des pays de la zone euro (34 % des voitures ont plus de 10 ans). La rénovation de celui-ci offre donc de bonnes perspectives d'augmentation des ventes sur le territoire, d'autant plus que les prévisions de croissance du PIB espagnol se situent au-dessus de la moyenne européenne.

L'Espagne est aujourd'hui le troisième équipementier automobile européen. L'industrie des équipements et composants a enregistré en 2005 un chiffre d'affaires de 30 171,3 millions d'euros, soit une hausse de 4,8% par rapport à 2004, et la moitié de ce chiffre d'affaires est destinée à l'export.

Tendance à la baisse de la production

La production automobile espagnole a toutefois baissé en 2005 de 8,62%. Elle est estimée à 2,75 millions d'unités en 2005, contre 3 millions d'unités en 2004.

La production automobile en 2005

En 2005, la production de véhicules en Espagne aura baissé de quelques 300 000 unités par rapport à 2004

	Production	Δ 2005/04
Véhicules de tourisme	2 098 168	-12,67
4x4	84 002	81,67
Véhicules commerciaux légers	342 223	-3,63
Fourgons	152 764	13,24
Véhicules industriels légers	50 046	1,21
Véhicules industriels lourds	17 615	19,54
Tracteurs industriels	6 420	-17,76
Autobus/autocars	1 262	-12,06
	2 752 500	-8,62

Localisation des constructeurs automobiles implantés en Espagne



12 constructeurs - 18 sites de production

Sur l'ensemble de 2005, la production de véhicules en Espagne a baissé de quelques 300 000 unités par rapport à 2004 et la tendance se reflète directement dans la balance commerciale, qui affiche un déficit de 627 M € sur le premier semestre de l'année.

La production de véhicules de tourisme (qui représente 80% de la production) a atteint 2,1 millions d'unités en 2005, soit une baisse de 12,67% par rapport à 2004. Dans le segment des véhicules industriels, l'Espagne conserve une année encore, sa position de premier producteur européen.

La production automobile en 2005 – par marques

	Véhicules de tourisme	Δ 2005/04
Renault	416 000	-14,92%
Seat	385 000	-7,45%
General Motors	386 000	-8,53%
Ford	372 000	-17,14%
Peugeot-Citroën	283 000	-16,02%
Volkswagen	211 000	-9,05%

Source : Anfac (Association Espagnole des Constructeurs Automobiles et Camions)

La production automobile en Espagne devrait diminuer de 11,5 % au cours des cinq prochaines années, selon une étude de PricewaterhouseCoopers. Les usines espagnoles devraient produire 2,58 millions de véhicules en 2009 passant ainsi au huitième rang mondial.

Une production automobile à vocation exportatrice

Exportations 2005 - par types de véhicules

	Exportations	Δ 2005/04
Véhicules de tourisme	1 705 432	-13,36%
4x4	65 829	141,46%
Véhicules commerciaux légers	300 625	-7,43%
Fourgons	123 268	10,21%
Véhicules industriels légers	33 663	4,75%
Véhicules industriels lourds	14 010	24,18%
Tracteurs industriels	3 827	-16,71
Autobus/autocars	647	-15,54
	2 247 301	-9,42

Source : Anfac (Association Espagnole des Constructeurs Automobiles et Camions)

Depuis plus de 10 ans, la France est toujours le principal destinataire.

Sur les vingt premières sociétés espagnoles exportatrices, on compte 8 constructeurs automobiles

L'industrie automobile espagnole est soutenue par une forte demande interne et les débouchés à l'export, vers l'Europe principalement.

Cependant, en 2005, pour la première fois depuis 10 ans, les exportations automobiles ont fortement baissé, -4,4%, et la balance commerciale espagnole de l'automobile a atteint cette même année un solde négatif de -4 217,5 millions d'euros.

Près de 82% des véhicules fabriqués en Espagne sont exportés à plus de 90 pays et 90% de ces ventes sont destinées à la France, au Royaume-Uni, à l'Italie et à l'Allemagne.

Deuxième record consécutif des ventes

Selon l'Anfac, les ventes de voitures pourraient ainsi baisser entre 1 % et 3 % cette année.

Selon les associations professionnelles du secteur, les immatriculations d'automobiles de tourisme en 2005 ont atteint 1 528 849 unités, avec une augmentation de +0,8% par rapport à l'année précédente (1 517 289 unités). Cette croissance s'explique en partie par les primes à la casse (Plan Prever) établies par le gouvernement et par les taux de financement favorables.

Immatriculations 2005 - par types de véhicules

Par modèles, c'est la Renault Mégane qui s'est imposée sur le marché, avec 115 354 unités vendues, suivie de la Ford Focus (82 659) et de la Peugeot 307 (64 055).

	2005	Δ 2005/04
Véhicules de tourisme	1 528 851	0,8%
4x4	120 443	22,1%
Véhicules commerciaux légers	144 486	14,5%
Fourgons	120 878	11,9%
Véhicules industriels légers	8 711	4,2%
Véhicules industriels lourds	12 478	13,0%
Tracteurs industriels	19 492	7,7%
Autobus/autocars	4 123	13,4%
	1 959 462	3,6%

Source : Anfac (Association Espagnole des Constructeurs Automobiles et Camions)

Au niveau fiscal, l'impôt sur les immatriculations est élevé (7%) (inexistant dans d'autres pays européens) et les fabricants espagnols insistent pour que la fiscalité s'applique à l'usage de l'automobile, et non à son acquisition. Le problème est difficile à résoudre car les compétences pour la perception de cet impôt ont été transférées aux Communautés Autonomes.

Défis et perspectives

Le coût de la main d'œuvre est de 18,5€ par heure en Espagne contre 2,10€ en Roumanie.

Concurrence avec les pays de l'est

Le marché mondial de l'automobile stagne depuis deux ans, très touché par la forte concurrence des prix et de l'offre. Dans cette situation l'orient est le grand espoir de l'industrie automobile. En effet, l'entrée des pays de l'est dans l'Union Européenne, offrant une main-d'œuvre qualifiée au coût relativement bas, déplacent les investissements et la production des fabricants automobiles vers ces régions, en même temps que ceux de leurs équipementiers (la production de ces pays émergents est passée de 8,7 à 16,2 millions de véhicules en cinq ans).

La concurrence des nouveaux adhérents à l'Union européenne, dont les coûts de main-d'œuvre sont plus bas, pousse l'industrie espagnole à chercher des solutions à plus forte valeur ajoutée, comme la création de centres de recherche ou de test et l'amélioration des usines de production. En ce sens, la Catalogne est devenue l'une des zones du continent ayant une plus grande concentration de divisions de design industriel pour l'automobile, grâce à l'implantation de plusieurs centres de compagnies internationales : Volkswagen, Renault, Volvo, etc.

Flexibilité

le gouvernement veut mettre en place un vaste programme de remaniement de la législation du travail afin d'obtenir une meilleure flexibilité

La demande de flexibilité est l'un des éléments essentiels de la déréglementation voulue par les entreprises. Les entreprises s'efforcent d'obtenir la plus grande flexibilité possible en ce qui concerne les produits ou services qu'elles offrent et l'adaptation de leurs activités en faisant valoir qu'elles doivent avoir la capacité de s'adapter à une conjoncture qui évolue rapidement.

Sécurité routière et environnement

Les normes Euro4 et Euro5, imposent aux véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes et aux bus et autocars, une réduction de 60% de leurs émissions en oxyde d'azote et de 80% en émissions de particules.

Les normes européennes, exigeantes en matière de sécurité et de protection de l'environnement, offrent un grand potentiel dans le domaine des nouvelles technologies (*e-safety*, recherche sur de nouveaux carburants, réduction des émissions de CO₂, recyclage...). L'Union Européenne impose des critères environnementaux et de sécurité très stricts pour les véhicules. Le respect de ces normes exige de forts investissements de la part des fabricants. Il existe des projets de recherche financés par le gouvernement espagnol (100 millions d'euros par an jusqu'à l'aboutissement des projets).

Informations pratiques

PROCHAINEMENT

Produits éditoriaux

- Guide répertoire « Les principaux acteurs de l'équipement automobile en Espagne »

Ce guide est un outil d'approche du secteur automobile et des composants automobiles espagnols. Il comprend une analyse du secteur et des fiches détaillées des principaux importateurs, distributeurs d'équipements et fabricants automobiles.

Date de parution : juillet 2006

Nombre de pages : - Prix :

Adresses utiles

-Ministère de l'industrie : www.mityc.es

-ANFAC (Association Espagnole des Fabricants d'Automobiles et de Camions)

-*site web*: www.anfac.es

-*e-mail*: prensa@anfac.com

-SERNAUTO (Association Espagnole des Fabricants d'Equipements et Composants pour l'Automobile)

-*site web*: www.sernauto.es

-*e-mail*: sernauto@sernauto.es

-GANVAM (Association Espagnole des Vendeurs de Véhicules à Moteur, Réparation et Pièces de Rechange)

-*site web*: www.ganvam.es

-*e-mail*: ganvam@ganvam.es

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse de la Mission Economique de MADRID (adresser les demandes à madrid@missioneco.org).

Clause de non-responsabilité

La ME s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, elle ne peut en aucun cas être tenue responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication qui ne vise pas à délivrer des conseils personnalisés qui supposent l'étude et l'analyse de cas particuliers.



Auteur :

Mission Économique

Adresse : Marqués de la Ensenada, 10

MADRID 28004

ESPAGNE

Rédigée par : Aurélie BERTRAND

Revue par : Sylvie MARTIN

Version originale du 13/06/2006

