

Paris capitale mondiale de l'automobile

Avec près de 1,5 million de visiteurs à chaque édition, le Mondial de l'automobile est sans conteste le premier salon auto du monde. En alternance une année sur deux avec Francfort (Allemagne), le Mondial se tient cette année jusqu'au 15 octobre à la Porte de Versailles, à Paris. Vitrine technologique de toute l'industrie automobile, le salon regroupe constructeurs de voitures particulières et utilitaires, designers et société d'engineering, équipementiers et accessoiristes, médias, sociétés de service, etc. Professionnels et particuliers sont dans les starting-blocks depuis le 30 septembre pour arpenter les huit halls de Paris-Expo entièrement dédié à l'univers de la voiture pendant ces quinze jours. Mieux vaut s'équiper d'une bonne paire de chaussures et ne pas trop se couvrir tant l'affluence est impressionnante, notamment le week-end. Et il ne faut pas compter sur les charmantes hôtesse triées sur le volet par les constructeurs pour refroidir l'atmosphère.



Le Mondial de l'automobile attire des visiteurs du monde entier. Lors de la précédente édition en 2004, plus de 11 000 journalistes se sont faits accrédités.

11 000 JOURNALISTES EN 2004

On vient du monde entier pour découvrir les dernières nouveautés et les "concept cars" qui annoncent les tendances de demain. Au total, ce sont plus de 400 marques issues de 26 pays qui n'auraient manqué pour rien au monde le Mondial de l'auto. En 2004, plus de 11 000 journalistes, dont plus de la moitié d'étrangers, sont venus au salon parisien. Le Mondial de l'automobile est donc le moment privilé-

gié choisi par les constructeurs pour dévoiler pour la première fois leurs dernier-nés. Pour cette édition 2006, plus de soixante nouveautés sont annoncées : Peugeot 207 CC, Citroën Picasso 2, l'Alfa 8C Competizione, la nouvelle Opel Corsa... Retrouvez en pages 4, 5 et 7 une sélection de ces incontournables du salon.

Visiteurs, n'oubliez pas, dès votre arrivée, de vous munir du plan du salon car, en matière de voitures particulières, une fois le hall 1 parcouru, il vous reste encore à arpenter les halls 3, 4, 5/2 et 7/1 (véhicules d'occasion). Ainsi, ne soyez pas surpris, par exemple, de retrouver les Opel (désormais groupe General Motors) dans le hall 5/2 avec les voitures américaines ou encore

Pratique

Mondial de l'automobile, jusqu'au 15 octobre à Paris Expo, porte de Versailles. Ouvert de 10h à 20h les samedis, dimanches et lundis. Nocturne jusqu'à 22h les mardis, mercredis, jeudis et vendredis. Le hall 2/1, où se trouvent les véhicules utilitaires, l'électronique embarquée et le pôle formation, ferme tous les soirs à 20h. Prix d'entrée : 12 euros, 10 euros pour les groupes (à partir de 15 personnes), gratuit jusqu'à 10 ans. Retrouvez le salon en ligne sur www.mondial-automobile.com Pour préparer votre visite, il est possible de télécharger les plans sur votre PDA sur www.yahoo.fr

les Audi et Volkswagen dans le hall 4. S'il vous reste encore un peu de force, le Mondial regorge d'autres merveilles. A commencer par le hall 8 qui accueille, pour la première fois cette année, une exposition baptisée "L'incroyable collection" issue des "Trésors des musées et conservatoires français de l'automobile" : Citroën DS Pallas, 2CV, et autres bijoux de la mémoire automobile (voir en page 12). A l'extérieur, une piste de 4x4 a été aménagée pour s'initier aux plaisirs du tout-terrain. Pour plus de vitesse, une piste de karting électrique attend également les visiteurs (hall 7).

Olivier Fermé

Peugeot-Citroën annonce la suppression de 10 000 postes et les ventes de Renault ont baissé de 8% en septembre

Baisse de régime de l'industrie automobile

Après les forts taux de croissance de la fin des années quatre-vingt-dix, la production de l'industrie automobile en France oscille entre baisse et faible hausse depuis 2001. En 2005, le recul annuel atteint 3,5% en volume. Il affecte aussi bien les constructeurs français qu'étrangers, qui assurent 10% de la production sur le territoire. La fabrication de véhicules industriels est le seul segment épargné. La valeur ajoutée suit la même pente, avec une diminution de 3% en volume.

Les entreprises de l'automobile ont subi en 2005 une très forte hausse du prix de leurs approvisionnements. L'indice des prix en euros des matières industrielles importées a par exemple bondi de 17,5%, celui des métaux non ferreux de 21,8%, après des hausses comparables en 2004. Globalement, le prix des consommations intermédiaires de la branche automobile croît de 4,9% en 2005, ce qui constitue un record dans la chronologie des quinze dernières années. Confrontés à la morosité du marché européen et à la guerre des prix qui en découle, les constructeurs ont accentué leur pression sur les équipementiers ; les plus touchés sont surtout ceux situés le plus en amont de la filière, comme la fonderie ou le travail des métaux. Les groupes automobiles continuent d'adapter leur processus de production. Par exemple, le groupe PSA poursuit la généralisation des plates-formes communes à plusieurs modèles, tandis que l'Alliance Renault-Nissan développe celles communes aux modèles des deux partenaires. Les entreprises de la branche bénéficient en outre de la progression de 3,3% de la productivité horaire du travail en France en 2005.

UN MARCHÉ FRANÇAIS DE PLUS EN PLUS HÉTÉROGÈNE

Les immatriculations de voitures neuves par les particuliers augmentent de 2,4% (+ 1,2%

en 2004) et représentent 59% du marché national en 2005. La différenciation des acquisitions se poursuit, dessinant peu à peu une demande à deux vitesses : certains consommateurs plébiscitent de plus en plus les voitures "low cost" comme la Logan (10 000 ventes en France en 2005, le double attendu en 2006) ; d'autres consommateurs prisent les voitures haut de gamme, particulièrement les 4x4 de luxe et les sportives, en progression régulière. Ces derniers segments ne sont pas favorables aux marques françaises, qui continuent de perdre des parts de marché au profit des marques allemandes et japonaises. En hausse depuis 2003, la part des immatriculations étrangères en France atteint 44%, frôlant ainsi son plus haut niveau historique de 1997. Après trois années de vache maigre, les immatriculations de voitures par les sociétés progressent de 3,1%. Celles des véhicules utilitaires légers restent bien orientées (+ 2,8%). Mais ce sont essentiellement les véhicules industriels (+ 17,2%) qui contribuent à cette croissance, et plus de 90% des 8 100 immatriculations neuves sont de marque étrangère.

L'EXCÉDENT DES ÉCHANGES EXTÉRIEURS SE RÉDUIT

Malgré la bonne tenue de la compétitivité-prix française, les exportations de l'industrie automobile baissent de 1,3% en volume en 2005. Ce sont pour la plus grande part les exportations à destination des pays européens qui fléchissent, du fait de l'atonie des marchés et d'une moindre attractivité des marques françaises. La baisse affecte aussi bien les exportations de véhicules que celles des équipements.

La croissance des importations en volume (+ 3,5%) est par contre plus forte pour les véhicules que pour les équipements. Les importations d'automobiles de marques étrangères

se conjuguent aux achats de véhicules de marques françaises fabriqués en Espagne ou dans les pays d'Europe centrale et orientale. Après un excédent record en 2004 (12,2 milliards d'euros), le solde du commerce extérieur reste largement positif mais baisse de 3,7 milliards.

L'EMPLOI ET L'INVESTISSEMENT EN PANNE

Dans ce contexte délicat, l'emploi dans l'industrie automobile se replie très légèrement en 2005. Cependant, il continue de résister, au regard de l'évolution du nombre des salariés dans l'ensemble des industries manufacturières. Le volume de l'intérim, qui représente 10% de l'effectif salarié, reste globalement stable sur l'ensemble de l'année : l'industrie automobile gère, via l'intérim, non seulement l'ajustement des effectifs à la production, mais aussi la pyramide des âges de ses salariés.

En revanche, l'investissement des entreprises du secteur aurait chuté de 9% en valeur en 2005, après une contraction de 1% en 2004, selon les résultats de l'enquête sur les investissements dans l'industrie de juillet 2006.

Bien qu'elle ne soit pas définie dans les statistiques internationales comme une activité de haute technologie, l'industrie automobile est restée en 2004, comme depuis 1999, la première branche en termes de dépenses de recherche et développement (3,4 milliards d'euros).

UN PREMIER SEMESTRE 2006 DÉCEVANT

Au premier semestre 2006, les immatriculations de véhicules neufs se réduisent de nouveau en France mais progressent dans l'Union européenne. Après un léger rebond au premier trimestre (+ 0,6%), la production en volume de l'industrie automobile rechute au second trimestre (- 1,6%). Les exportations progressent de 0,5% en valeur par rapport au

second semestre 2005, mais celui-ci marquait un repli. Dans le même temps, les importations augmentent nettement (+ 7,4%). Au plan mondial, les difficultés rencontrées par les groupes américains entraînent de nouvelles restructurations.

Au second semestre, les constructeurs français misent sur un rebond avec la montée en puissance des véhicules les plus récents et la présentation de nouveaux modèles au Mondial de Paris.

Thierry Méot, division Comptes et études de l'industrie, Insee.