



CONTEXTE CONJONCTUREL

Les problématiques liées au Brexit (le Royaume-Uni est le 3^{ème} importateur de véhicules espagnols), des décisions d'achat retardées, les consommateurs ne sachant pas quel type de technologie privilégier, ainsi que les nouvelles normes WLTP pèsent actuellement sur les ventes et les cadences de production.



CLIMAT DES AFFAIRES

Un climat économique fortement propice à l'établissement de coopérations ou de partenariats à l'échelle européenne et internationale.



INVESTISSEMENTS / AIDES/ INNOVATIONS

Des investissements continus dans ce secteur (production de nouveaux modèles, Plans gouvernementaux en appui au développement des VEA, secteur distribution et réparation de véhicules..) et des usines référentes en Industrie 4.0 (notamment PSA à Vigo, Galice).

Top 5 entreprises françaises du secteur implantées

- GRUPO PSA
- RENAULT
- VALEO
- FAURECIA
- PLASTIC OMNIUM

OPPORTUNITÉS

- Infrastructures de recharge électrique,
- Véhicules électriques,
- Aftermarket automobile,
- Véhicules connectés,
- Services de carsharing/motosharing,
- L'Espagne fournit un accès privilégié à des marchés internationaux comme l'Amérique Latine, le Maghreb et l'Afrique.

FORCES

- 2^{ème} producteur européen, 9^{ème} mondial.
- 1^{er} producteur européen de véhicules industriels.
- 17 usines et 8 constructeurs présents localement.
- 1 000 équipementiers automobiles présents sur le territoire.
- Forts investissements en R&D + production de nouveaux modèles.
- Madrid : Véritable laboratoire (et une référence européenne) en matière de développement de solutions de *carsharing* et *motosharing*.
- Plan MOVES doté d'un budget de 55 M EUR (encouragements à l'achat et aux bornes de recharge).



CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env ^t des affaires
46,3	28 359	3,0	2,5	A1

Sources : Coface 2019

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/2)

Taille du marché

Fondamentaux

- L'Espagne a continué de s'affirmer comme 2^e constructeur européen en 2018 et 8^e constructeur mondial. Son point fort est également la production de véhicules industriels, pour laquelle elle occupe la 1^{re} place européenne. 82 % des 2,81 M de véhicules produits en Espagne sont destinés à l'exportation. Celle-ci est principalement tournée vers le Vieux Continent, mais également vers la Turquie, les États-Unis, le Mexique, Israël et l'Afrique. À noter la légère baisse de production en 2018 par rapport à 2017, de l'ordre de 1 %.
- 40 modèles différents sont assemblés dans les 17 usines des 8 constructeurs présents en Espagne. Ils y produisent des modèles en exclusivité mondiale (Citroën C4 Cactus, Mercedes Classe V, Renault Captur etc.) et européenne (Nissan Pulsar et NV 200).

Tendances et évolutions

- L'Espagne connaît une forte augmentation des demandes d'immatriculation de véhicules électriques et hybrides, de l'ordre de 46 % en 2018 au détriment du diesel (-7,9 %). Ces données sont à relativiser, le segment des véhicules à énergies alternatives (VEA) représentant une part de marché inférieure à 3 %.
- Les problématiques liées au Brexit (le Royaume-Uni est le 3^e importateur de véhicules espagnols), des décisions d'achats toujours plus compliquées pour les consommateurs, qui ne savent pas quel type de technologie privilégier, ainsi que les nouvelles normes WLTP pèsent sur les ventes et les cadences de production. Normes WLTP : nouveau protocole permettant de mesurer la consommation de carburant ainsi que les émissions de CO₂ et de substances polluantes par les véhicules.

CHIFFRES DU SECTEUR

Taille du marché	2 ^e producteur européen, 8 ^e mondial
Importations	40,1 Mds EUR
Exportations	44,5 Mds EUR
PIB	10 % du PIB espagnol
Emploi	9 % des emplois en Espagne

🔍 CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/2)

La concurrence et positionnement de la France

La concurrence locale / internationale

- Le coût du travail en Espagne est très attractif. En mars 2019, il était de 21,4 EUR par heure pour l'industrie et les services marchands, contre 31,2 EUR par heure dans la zone euro.
- 6 constructeurs internationaux sont implantés en Espagne : Mercedes, Volkswagen, Ford, Seat, Nissan et Iveco. 2 autres sont français : Renault et PSA/Opel.
- Certaines de leurs usines sont des références dans leur domaine. L'usine Ford à Almussafes (Valence), notamment, est la principale usine de production du groupe en Europe avec 380 575 véhicules produits en 2018. Elle est aussi une référence en Industrie 4.0.
- Les composants automobiles représentaient en 2018 un total de 19,98 Mds EUR d'exportations. Ils sont produits par près de 1 000 équipementiers automobiles présents sur le territoire, parmi lesquels : Grupo Antolin, CIE Automotive, Gestamp, Ficosa et Mondragon.
- Le marché bénéficie de forts investissements en R&D, le secteur automobile se classant en 3^e position en Espagne dans ce domaine.

Le positionnement de l'offre française

- Les constructeurs français sont bien implantés et compétitifs en Espagne.
- Le groupe PSA participe fortement à ce succès avec 3 usines réparties entre Madrid, Vigo Galice et Saragosse (usine Opel). Son site à Vigo est considéré comme une usine de référence dans l'industrie 4.0 et en termes de production. C'est la 2^e du pays, après celle de Seat à Martorell qui produit le plus, soit environ 443 000 véhicules par an.
- Les 3 usines de Renault en Espagne à Valladolid, Valencia et Séville font de ce territoire son 2^e marché.
- Les équipementiers présents sur le territoire comptent parmi eux de nombreux groupes français : Valeo, Faurecia, Plastic Omnium, Michelin, etc.

ATOUTS DE L'OFFRE FRANÇAISE

- Les constructeurs français sont reconnus mondialement.
- Ces constructeurs sont fortement implantés en Espagne, avec 6 usines.
- L'offre française est référente en Industries 4.0 et en véhicules électriques (production de 2 modèles de voitures électriques en Espagne : le Peugeot Partner E à Vigo et la Renault Twizy à Valladolid).

👍 OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE (1/2)

Des investissements continus dans ce secteur

- Renault prévoit d'investir plus de 600 M EUR dans ses usines espagnoles jusqu'en 2020, notamment pour le développement d'un nouveau moteur.
- PSA a déjà investi 100 des 145 M EUR prévus jusqu'en 2020 pour son projet Industrie 4.0. Ce plan d'investissement doit amener la création de 4 000 emplois.
- Les investissements ne concernent pas que les groupes français. SEAT projette d'investir 900 M EUR entre 2017 et 2020 en R&D à Martorell, destinés aux modèles Ibiza et Arizona. Le constructeur va également développer une plateforme de location de véhicules électriques pour le groupe Volkswagen. En effet, la société lancera d'ici 2021 deux modèles électriques et 4 hybrides rechargeables, l'un d'entre eux sera fabriqué à Martorell.
- Selon le président de Faconauto, le secteur de la distribution et de la réparation de véhicules prévoit la création de 21 000 emplois pendant ces deux prochaines années. Il prévoit aussi 2 Mds EUR d'investissements pour transformer et moderniser le secteur.
- Le gouvernement investit régulièrement en faveur du véhicule électrique. Début 2019, il présente ainsi le plan MOVES, doté d'un budget de 55 M EUR (encouragement à l'achat de véhicules et au développement de bornes de recharge).

Une porte vers des marchés tiers

L'Espagne fournit un accès privilégié à des marchés internationaux comme l'Amérique latine, le Maghreb et l'Afrique. Les sous-traitants haut de gamme, souvent leaders sur leur segment de marché, représentent un marché intéressant pour les fournisseurs français de technologies innovantes.

Équipementiers automobiles

Si la grande majorité des véhicules assemblés en Espagne est destinée à l'export, les équipements et composants sont quant à eux pour la plupart importés. Le déficit commercial de ce segment de marché est en effet de l'ordre de 6,32 Mds EUR. L'Espagne offre donc de réelles opportunités pour les fournisseurs français souhaitant intégrer la chaîne de production espagnole.

SECTEURS PORTEURS

- Infrastructures de recharge électrique
- Véhicules électriques
- Aftermarket automobile
- Véhicules connectés
- Services de carsharing/motosharing

OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE (2/2)

Développement du carsharing et du motosharing

Madrid est devenue un véritable laboratoire (et une référence européenne) en matière de développement de solutions carsharing et motosharing. On y retrouve notamment des sociétés telles que Car2go (Daimler), Emov (Peugeot Citroën) et Zity (Renault).

CLÉS D'ACCÈS

Le profil des partenaires commerciaux / Approche commerciale à privilégier

- Pour le développement de son activité en Espagne, il est conseillé de travailler avec un partenaire/distributeur espagnol connaissant bien le tissu local. Il est bon de favoriser les communautés autonomes où les acteurs de l'automobile sont le plus présents : la Castille-et-Leon, la Catalogne, la Galice, Aragon, la Communauté Valencienne, la Navarre, le Pays Basque et la Communauté de Madrid.
- En fonction de l'importance des contrats obtenus, il est envisageable de s'implanter à proximité des constructeurs. Ces derniers privilégient en effet le tissu de sous-traitants régionaux.

La réglementation spécifique

Réduction de la circulation pour les véhicules polluants

- Dans l'optique de réduire la circulation de véhicules polluants, le gouvernement espagnol a mis en place un impôt d'immatriculation variable en fonction du niveau d'émission du véhicule. Les moins polluants, entre 0 et 120 g/km, en sont exemptés alors que les plus polluants (plus de 200g/km) devront s'acquitter de près de 15 % d'impôt sur la valeur du bien. Depuis 2008, cet impôt est géré par les communautés autonomes.
- Certaines villes bannissent les véhicules polluants du centre-ville. Madrid, notamment, a mis en place le 30 novembre 2018 une interdiction d'accès au centre-ville pour les véhicules diesel antérieurs à 2006 et les véhicules à essence antérieurs à 2000. Les VEA, par contre, y ont un accès libre. L'objectif est d'atteindre une réduction de 40 % des émissions de dioxyde d'azote.