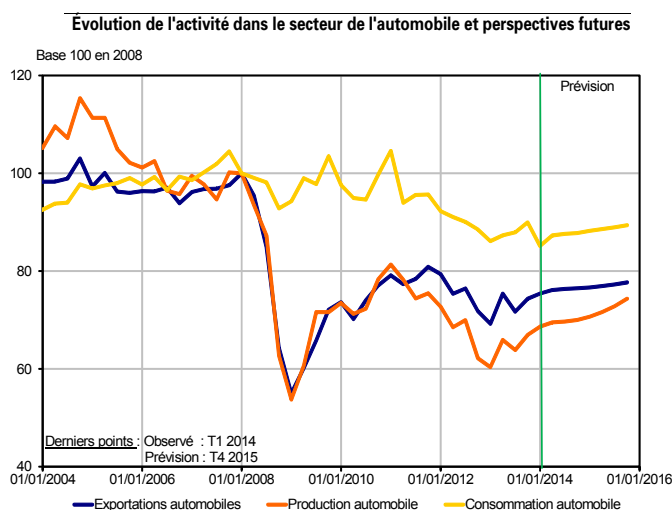


Quel avenir pour l'industrie automobile française ?

- Comme l'ensemble du secteur automobile européen, les constructeurs français ont été confrontés, au moment du déclenchement de la crise en 2008, à une chute brutale de la demande d'automobiles. Plusieurs pays européens, dont la France, ont mis en place des mesures temporaires de soutien à la demande (prime à la casse), destinées à pallier les difficultés du secteur et à donner du temps aux constructeurs pour s'adapter aux nouvelles conditions de demande, face à une crise qui était alors perçue comme conjoncturelle.
- L'arrêt progressif de ces dispositifs dans un contexte économique toujours mal orienté s'est accompagné d'un retournement du marché européen, qui a atteint des niveaux particulièrement bas sur la période récente. Cette faiblesse de la demande conduit à laisser d'importantes surcapacités de production à travers l'Europe. Plusieurs facteurs structurels (niveau important du taux d'équipement, prix durablement élevé du carburant), couplés à un contexte économique dégradé, devraient limiter l'ampleur d'une reprise de la demande, tant en France que dans les principaux marchés européens.
- Dans ce contexte, les constructeurs automobiles implantés en Europe sont amenés à poursuivre la résorption des surcapacités de production révélées lors de la crise. En effet, les investissements réalisés dans les pays d'Europe de l'est avant 2008 ont alimenté les capacités du secteur automobile au-delà de ce que le niveau actuel de la demande permet d'absorber. Ces surcapacités alimentent la concurrence entre les sites de production et pèsent sur la rentabilité des constructeurs français, qui souffraient déjà d'un déficit de compétitivité avant la crise en raison d'un mauvais positionnement de gamme et d'une internationalisation insuffisante.
- En France, la restructuration de l'outil de production devrait donc se poursuivre à court terme, compte tenu du taux d'utilisation encore faible des usines et du besoin encore prégnant de regagner en compétitivité. À plus long terme, le développement de l'industrie automobile en France dépendra de la capacité des constructeurs à saisir les mutations de la demande automobile (enjeux de la transition énergétique, développement des véhicules « connectés »).



Source : Insee, calculs DG Trésor.

1. L'industrie automobile constitue un secteur important de l'économie française et explique une grande part de la volatilité du PIB

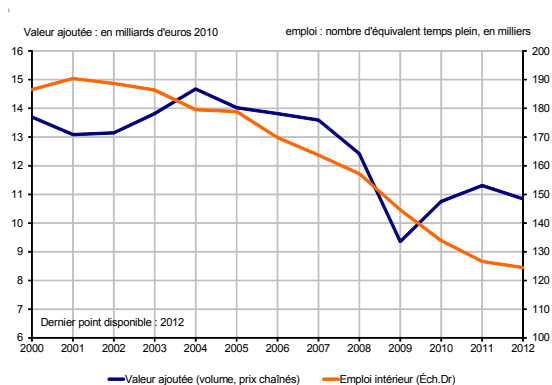
1.1 Même si le poids de la branche automobile en France a reculé...

En France, l'activité de la branche automobile décline de façon régulière depuis le milieu de la dernière décennie : entre 2004 et 2012, la valeur ajoutée (en volume) et l'emploi intérieur (hors intérimaires) de la branche ont respectivement diminué de 26 % et 31 % (cf. graphique 1). Ce recul reflète d'abord la baisse de la production de véhicules automobiles en France, passée de 3,62 millions de véhicules assemblés en 2003 à 1,74 millions en 2013¹. Ce repli de la production est presque intégralement le fait des deux constructeurs français : en France, la proportion de véhicules fabriqués par des constructeurs étrangers (essentiellement Toyota et Smart) varie entre 10 % et 17 % selon les années et la contribution des constructeurs étrangers aux variations de la production française s'avère limitée². Les productions françaises de véhicules légers de PSA et Renault ont

respectivement diminué de 51 % et 61 % entre 2003 et 2013. Le repli de la production française s'est accompagné d'une baisse des exportations et d'une hausse des importations de véhicules : le solde des échanges extérieurs de véhicules automobiles est ainsi passé d'un excédent de +10,6 Md€ en 2004 à un déficit de -5,8 Md€ en 2012 selon les douanes (cf. graphique 2).

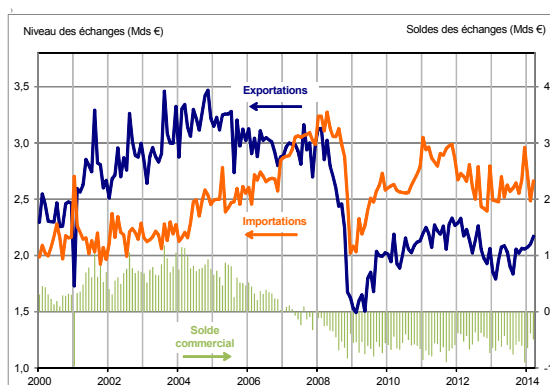
S'agissant des équipementiers automobiles, leur dépendance aux activités d'assemblage des constructeurs a induit une baisse de leur production sur la période³. En revanche, à l'inverse de la construction automobile, leur excédent en matière d'échanges commerciaux avec le reste du monde s'est maintenu (+2,59 Md€ en 2012, +2,47 Md€ en 2004), traduisant les performances de certains grands équipementiers (Valéo, Faurecia, Plastic Omnium), qui ont réussi à diversifier leurs débouchés et à bénéficier de la croissance des constructeurs étrangers⁴.

Graphique 1 : valeur ajoutée et emploi de la branche automobile en France



Source : Insee, (comptes nationaux par branche).

Graphique 2 : évolution des échanges et du solde commercial en automobiles



Source : Douanes.

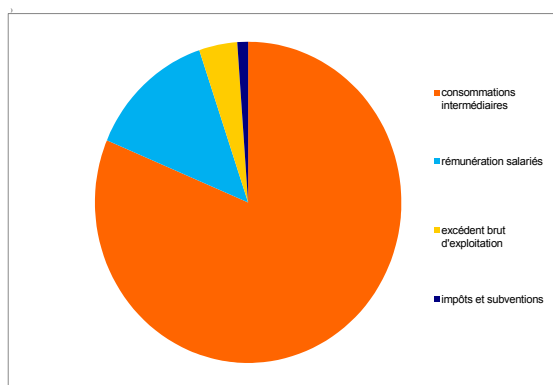
1.2 ... elle conserve un effet d'entraînement important sur le reste de l'économie...

Malgré un poids relativement faible dans la production totale (1,5 % en 2012), la branche automobile a un puissant effet d'entraînement sur le reste de l'économie française, notamment *via* le poids de ses consommations intermédiaires (cf. graphiques 3 et 4) et les services associés à la vente d'automobiles. Cette interdépendance avec le reste de l'économie tend à s'accroître structurellement : d'une part, la fabrication d'un véhicule tend à se complexifier et à intégrer des technologies de

plus en plus variées venant d'autres branches industrielles (électronique embarquée, batteries électriques, équipements de télécommunications) ; d'autre part, l'usage des véhicules s'accompagne de plus en plus de services dédiés (service après-vente, financement des achats automobiles, services de location, de stationnement ou de recharge de la batterie, audiovisuel embarqué etc.). Ainsi, un choc économique dans l'automobile est susceptible d'avoir des répercussions importantes sur de nombreux secteurs, dans l'industrie manufacturière comme dans les services.

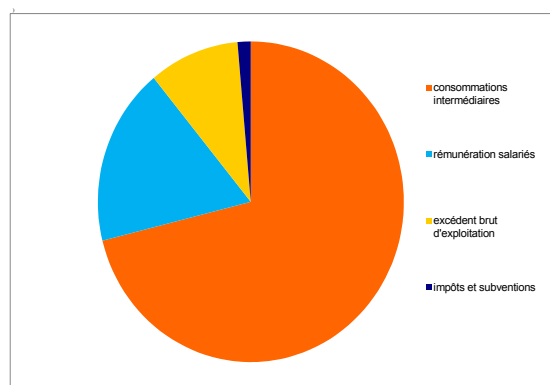
- (1) Source : Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA). Ces chiffres correspondent aux tombées de ligne des sites de production en France : une partie des composants/équipements de ces véhicules est fabriquée à l'étranger.
- (2) Entre 2004 et 2007, les volumes de véhicules fabriqués par des constructeurs étrangers ont progressé de +70 000 unités, alors que la production totale reculait de -650 000 unités. Entre 2007 et 2012, la production totale française a reculé d'environ 1,05 millions de véhicules alors que la production réalisée par des constructeurs étrangers reculait de -122 000 unités (soit 11,6 % de la variation totale).
- (3) Voir l'encadré 2 dans Bechler C., Quille B. et Sala M. (2014), « Trajectoires divergentes pour les industries automobiles européennes », Insee, *Note de conjoncture*, mars.
- (4) Les exportations des équipementiers peuvent aussi, dans certains cas, être destinées aux usines des constructeurs français dans les autres pays européens.

Graphique 3 : décomposition de la production automobile



Source : Insee, comptes nationaux annuels (2012).

Graphique 4 : décomposition de la production manufacturière hors automobile



Source : Insee, comptes nationaux annuels (2012).

L'effet multiplicateur d'un choc sur l'activité automobile peut être estimé en calculant l'effet direct du choc sur la branche, et l'effet indirect sur les autres branches, *via* les consommations intermédiaires. Selon l'Insee, cet effet serait particulièrement important dans l'automobile⁵ :

une hausse de la valeur ajoutée dans la branche automobile se traduirait par une hausse quatre fois plus importante de la valeur ajoutée dans l'ensemble de l'économie⁶ (cf. tableau 1).

Tableau 1 : Multiplicateurs de valeur ajoutée par secteurs (hors cokéfaction-raffinage)

Secteurs	Agriculture (CZ)	Produits agro-alimentaires (C1)	Biens d'équipement (C3)	Automobile (C29)	Construction aéronautique et spatiale (C30C)	Autres matériels de transport (hors aéronautique)	Autres produits industriels	Énergie, eau, déchets (DE)	Construction (FZ)	Commerces services
Multiplicateur	2,3	2,8	2,3	4,1	4,8	3	2,3	2,1	2	1,5

Sources : Insee, Note de conjoncture (mars 2009) *ibid.*

1.3 ... et contribue fortement à la volatilité du PIB, notamment lors des retournements

La production automobile, en plus d'être fortement intégrée au reste de l'économie, se caractérise par une volatilité supérieure à celle de l'industrie manufacturière dans son ensemble⁷. Ceci reflète à la fois la plus forte réactivité des dépenses en biens d'équipement aux variations du cycle économique⁸ et l'internationalisation très marquée de l'industrie automobile (taux d'exportation égal à 56 % en 2011⁹), qui rend ce secteur particulièrement sensible

aux évolutions de la conjoncture internationale. En retour, le secteur automobile contribue pour une forte part de la volatilité du PIB, en particulier en période de retournement, du fait des effets d'entraînement évoqués plus haut (14 % entre 2007 et 2011 ; cf. graphique 5). Pouvoir anticiper les fluctuations de l'activité automobile est donc utile pour la prévision du PIB, en particulier en période de retournement ; pour autant, il apparaît que le pouvoir prédictif des enquêtes reste limité sur ce secteur (cf. encadré 1).

(5) Cf. Insee (2009), « Éclairage - le coup de frein à la production automobile : sa part dans la récession », *Note de conjoncture de l'Insee*, p.91, Mars.

(6) Cf. Insee (2012), « Construction aéronautique et construction automobile, deux secteurs qui ont un effet d'entraînement marqué sur le reste de l'économie », *Note de conjoncture de l'Insee*, p.91, Mars. Il s'agit ici d'un calcul comptable mesurant, toutes choses égales par ailleurs, l'effet d'une hausse d'un point de la valeur ajoutée dans la branche automobile sur la valeur ajoutée dans l'ensemble de l'économie. L'effet multiplicateur d'une branche est d'autant plus grand que (i) les consommations intermédiaires sont importantes, (ii) que leur contenu en importations est faible et (iii) qu'elles proviennent de secteurs à forte valeur ajoutée.

(7) L'écart-type de la série de l'indice de la production industrielle (IPI) dans l'automobile est plus de trois fois supérieur à celui de la production manufacturière prise dans son ensemble.

(8) Dans une période de récession, les ménages et les entreprises reportent d'abord leurs achats d'équipements avant d'éventuellement diminuer leurs dépenses de consommation courantes.

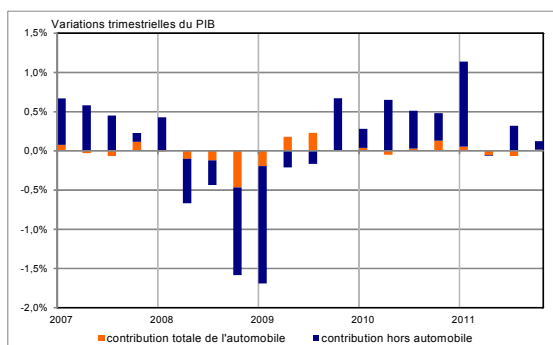
(9) Source Insee (Esane) (2011), « Le taux d'exportation correspond à la part du chiffre d'affaires qui est exportée ».

Encadré 1 : Quel est l'apport des informations conjoncturelles liées à l'automobile dans l'estimation de la production manufacturière ?

Les techniques d'étalonnage consistent à combiner des informations issues d'enquêtes - généralement des soldes d'opinions recueillies auprès des entreprises sur l'évolution de leur carnet de commandes, des stocks, de la trésorerie etc - afin d'établir des modèles de prévision. Le nombre de variables retenues dans les étalonnages est limité pour des raisons de significativité statistique. Dès lors, la prévision de la production manufacturière à partir d'un seul étalonnage pourrait ne pas capter des informations pourtant utiles à la prévision. Ce constat pourrait en particulier prévaloir dans le cas de l'automobile, qui explique une part non négligeable de la volatilité de la production manufacturière.

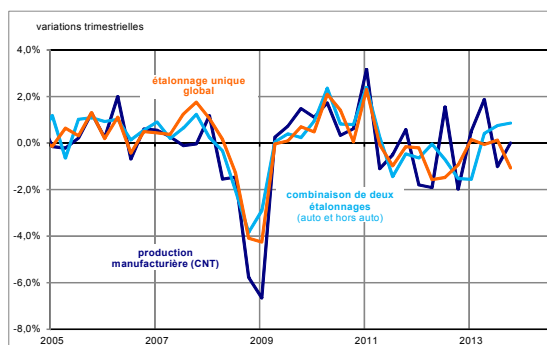
Un moyen de s'assurer que l'information relative à l'automobile contenue dans les enquêtes ressort effectivement dans la prévision est de combiner deux étalonnages : le premier basé sur les soldes de l'industrie automobile, le second sur les soldes du reste de l'industrie manufacturière. Cette prévision est comparée à un étalonnage global, fondé sur les soldes de l'ensemble de l'industrie manufacturière (cf. graphique 6).

Graphique 5 : estimation de la contribution de la production automobile à l'évolution du PIB



Source : Insee, calculs DG Trésor.

Graphique 6 : comparaison des deux étalonnages sur la production manufacturière



Source : Insee, calculs DG Trésor.

L'apport d'un deuxième étalonnage n'améliore que légèrement la prévision de la production manufacturière, le coefficient de détermination (R^2), qui mesure la variance expliquée par le modèle, passant de 62 % à 68 %. Si cet apport est modeste, il s'explique par le poids du secteur automobile dans la production manufacturière, légèrement supérieur à 7 % en 2013, et surtout par la faiblesse du coefficient de détermination de l'étalonnage de la production automobile, qui ne ressort qu'à 37 % (35 % pour le R^2 ajusté). Ce dernier résultat montre la difficulté à capter les évolutions du secteur automobile à partir des enquêtes, limitant la possibilité pour les conjoncturistes d'anticiper les effets parfois importants de l'industrie automobile sur la croissance du PIB (cf. graphique 5).

2. En dépit des mesures temporaires de soutien public, le secteur automobile souffre encore des répercussions de la crise de 2008-2009

Les évolutions de la production de véhicules automobiles en France dépendent essentiellement des deux constructeurs français, PSA et Renault (cf. point 1.1). Trois phases peuvent être distinguées sur la dernière décennie : (i) une perte de compétitivité des constructeurs français avant la crise, parallèlement à un mouvement de délocalisation dans les pays d'Europe de l'Est, (ii) un assèche-

ment du marché européen lors de la crise financière de 2008/2009, en partie compensé par des mesures contracycliques (primes à la casse), (iii) le contrecoup de ces mesures de soutien et l'apparition de surcapacités de production en Europe, qui ont particulièrement pesé sur l'appareil productif français.

Tableau 2 : Activité du secteur automobile en France

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Niveau 2013 / Niveau 2007
Production*	-12,4 %	-25,0 %	14,6 %	4,9 %	-11,7 %	-6,2 %	-34 %
Consommation**	-3,8 %	1,2 %	-1,9 %	0,8 %	-7,2 %	-2,9 %	-15 %
Immatriculations***	-1,0 %	10,8 %	-3,7 %	-1,4 %	-13,8 %	-5,0 %	-17 %
Exportations (valeur)	-1,0 %	10,8 %	-3,7 %	-1,4 %	-13,8 %	-5,0 %	-22 %
Importations (valeur)	-7,5 %	-6,6 %	-4,1 %	-2,4 %	1,6 %	-32,9 %	-12 %

Sources : Insee, (IPI, consommation), SOeS (immatriculations) et douanes (exportations et importations), calculs DG Trésor.

* Recouvre la production des constructeurs et des équipementiers.

** Intègre en plus des immatriculations de VPN, les dépenses d'équipement automobile et de véhicules de démonstration.

*** Immatriculations de véhicules particuliers neufs (VPN).

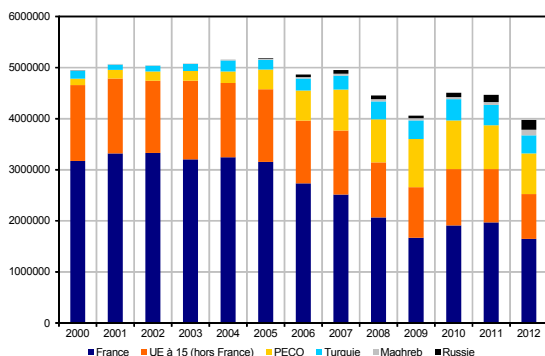
2.1 Le déficit de compétitivité de la production automobile française était déjà perceptible avant la crise financière

La baisse de la production automobile française, observable depuis l'année 2005 (-18 % entre 2004 et 2007), débute avec la décision des deux constructeurs français de délocaliser une partie de leur production dans les pays

d'Europe centrale et orientale (PECO), et dans une moindre mesure, le Maghreb et la Turquie (cf. graphique 7). Ce mouvement de délocalisation, à la fois motivé par la faiblesse des coûts de production dans ces pays et par la volonté de pénétrer les marchés émergents en Europe, s'inscrit dans un contexte de régionalisation de la production automobile. En effet, les constructeurs

souhaitant minimiser les coûts de transport, leur exposition aux variations de change ainsi que la durée d'immobilisation de leurs stocks, les grands marchés mondiaux (Europe élargie, Asie du Sud-Est, Amérique du Nord...) sont autonomes en termes de production¹⁰. Du fait de cette régionalisation, le territoire français est essentiellement en concurrence avec les autres pays européens et ceux du bassin méditerranéen (Maroc, Turquie) pour l'accueil des sites de production automobile. Dans ce contexte, la fabrication de certains modèles économiques et/ou de gamme inférieure, dont les ventes et les marges sont très sensibles au coût de revient, a été partiellement transférée en Europe de l'Est¹¹.

Graphique 7 : répartition de la production automobile de PSA et Renault au sein de l'Europe



Source : OICA, calculs DG Trésor.

NB : la hausse de la part de la production dans les PECO et la Turquie s'observe aussi bien pour Renault que pour PSA.

Malgré ces délocalisations, les groupes PSA et Renault ont perdu des parts de marché en Europe occidentale entre 2003 et 2007¹² (-1,7 point pour PSA, -2,5 points pour Renault), au bénéfice des constructeurs allemands (+1,3 point pour Volkswagen, +1,2 point pour BMW), italiens (+0,7 point pour Fiat) et asiatiques (+1 point pour Toyota, +0,8 point pour Hyundai-Kia).

Les difficultés des constructeurs français proviennent d'abord de leur positionnement : historiquement spécialisés sur le segment du milieu de gamme, PSA et Renault sont de plus en plus concurrencés par les productions en provenance des pays européens à faibles coûts de production (PECO, Turquie) et ne parviennent pas à pénétrer le marché « premium », dominé par les constructeurs allemands¹³. En outre, le mouvement de délo-

calisation des constructeurs français, en particulier celui de PSA, apparaît plus tardif que celui des autres constructeurs généralistes européens¹⁴ : ce retard les a probablement contraints à concéder des efforts de marge plus importants, limitant ainsi leur capacité d'investissement dans les facteurs de compétitivité hors-prix (innovation, qualité)¹⁵. Plusieurs évolutions du marché européen ont également joué en défaveur de l'offre française : d'un côté, la hausse de la part des motorisations diesel dans les ventes de VP a ralenti à partir de 2004¹⁶, alors que les constructeurs français disposaient d'un avantage comparatif sur ce type de motorisation¹⁷ ; de l'autre côté, la proportion des « 4x4 » dans les immatriculations de VP a continué de s'accroître (10 % en 2007, contre 6,2 % en 2003 et 4,5 % en 2000) et n'a pas profité aux constructeurs français, qui ne disposaient pas encore d'offre sur ce segment. Le manque de compétitivité des deux constructeurs s'est traduit par une croissance relativement faible de leur production, qui les a empêchés de dégager des économies d'échelle significatives.

2.2 Les mesures de soutien public, en France comme dans les pays voisins, ont permis de limiter la chute de la production en 2009-2010

Au moment du déclenchement de la crise en 2008, le secteur automobile a été confronté à une contraction brutale du marché européen. Afin d'éviter une série de faillites dans le secteur, les pouvoirs publics français, à l'instar de ceux d'autres États européens, ont mis en place des mesures contracycliques, destinées à soutenir la demande automobile (cf. encadré 2). En France, la prime à la casse, qui s'est traduite par un pic de ventes en 2009 et 2010, a permis d'enrayer la baisse de l'activité amorcée dès 2008. Par ailleurs, les tensions sur la trésorerie des constructeurs ainsi que leurs difficultés d'accès au crédit ont justifié l'octroi de prêts de l'État dans le cadre du pacte automobile de février 2009. Ces prêts se sont élevés à 3 Md€ pour chaque constructeur et 250 M€ pour Renault Trucks. Les banques des deux constructeurs (PSA Finance et RCI) ont également bénéficié de prêts de la société de financement de l'économie française (SFEF), pour un montant de 1,1 Md€ chacune. Les dispositifs de chômage partiel ainsi que les aides de trésorerie distribuées par Oséo (devenu Bpifrance) ont également facilité l'ajustement des constructeurs à la baisse du marché européen.

(10) Selon l'OCDE, seulement 11 % de la production d'automobiles de tourisme a été échangée entre l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie du Sud-Est en 2011. Voir OCDE (2013), « Industrie automobile : ajustement à moyen terme des capacités de production », *Notes de politique économique du département des affaires économiques de l'OCDE*, n°21, novembre.

(11) Cette stratégie n'est pas spécifique aux constructeurs français : les constructeurs allemands ont également délocalisé la production de leurs modèles de gamme économique/ inférieure à l'étranger. Voir Chiappini R. (2012), "Offshoring and export performance in the European automotive industry", *Competition and Change*, Vol. 16, n°4, octobre.

(12) Source : CCFA (les données montrent également des pertes de marché des constructeurs français entre 2006 et 2012).

(13) Voir Sartorius et Serris (2012), « Rapport à Monsieur le Ministre du Redressement Productif sur la situation de PSA Peugeot Citroën », Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies (CGEIT), 11 septembre.

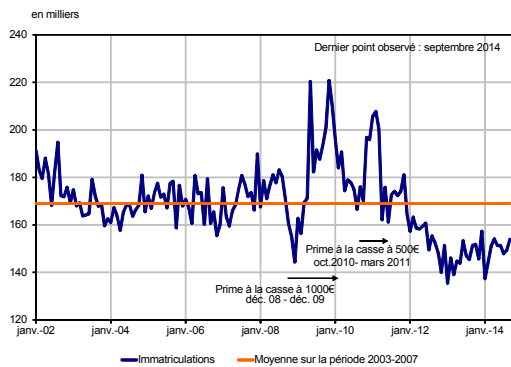
(14) En 2000, les groupes PSA et Renault réalisaient respectivement 1 % et 12 % de leur production européenne (Turquie, Russie et Maghreb compris) hors de l'UE 15, contre 16 % pour le groupe Volkswagen, 20 % pour le groupe Fiat, 8 % pour le groupe Toyota, 5 % pour le groupe General Motors et 3 % pour le groupe Ford (source : OICA, calculs DG Trésor).

(15) Voir Ferrero G., Gazaniol A., et Lalanne G. (2014), « L'industrie : quels défis pour l'économie française ? », *Trésor-éco* n°124, février.

(16) Progression moyenne de +4 points par an entre 2000 et 2004 contre +1,7 points entre 2004 et 2007 (source : CCFA).

(17) Cet avantage tend toutefois à se réduire entre 2003 et 2007 : sur cette période, la part de marché des constructeurs français sur le marché diesel européen passe de 31 % à 23 % selon le CCFA.

Graphique 8 : évolution mensuelle des immatriculations en France et prime à la casse



Source : SOeS.

En marge de ces dispositifs destinés à pallier des difficultés conjoncturelles, les pouvoirs publics ont engagé plusieurs actions visant à renforcer la compétitivité du secteur sur le long terme et à faciliter sa restructuration. On peut notamment mentionner :

- la création du fonds de modernisation des équipementiers automobiles (FMEA), doté de 650 M€, dont l'objectif est de renforcer les sous-traitants du secteur

via des prises de participation dans leur capital ;

- Le Programme « Véhicules du futur », au sein du programme « Investissements d'Avenir » (PIA), qui contribue à soutenir les efforts de R&D des constructeurs, en particulier pour le développement de véhicules propres¹⁸ ;
- les travaux du comité stratégique de la filière automobile, enceinte de dialogue entre les acteurs de la filière qui leur permet de mieux se coordonner.

Malgré l'ensemble de ces soutiens, la production française s'est contractée de près de 13 % entre 2008 et 2010, en raison de la dégradation des échanges extérieurs avec les principaux pays européens, qui a surtout pesé sur les exportations¹⁹. En effet, les dispositifs de soutien à la demande mis en place dans plusieurs pays européens n'ont pas empêché une contraction du marché de véhicules légers en Europe entre 2007 et 2010 (-18 % selon l'OICA, Turquie et Russie comprises). Par ailleurs, les constructeurs français ont perdu des parts de marché sur les principaux marchés européens en 2008 (-0,7 point en Europe de l'Ouest selon le CCFA), ce qui a pu peser sur l'activité des sites français.

Encadré 2 : Mesures de soutien à la demande automobile lors de la crise de 2008/2009

Primes à la casse

Plusieurs États européens ont mis en place des systèmes de « prime à la casse », consistant à subventionner l'achat d'un véhicule neuf conditionnellement à la mise à la casse d'un véhicule. En France, ce dispositif a été mis en place entre décembre 2008 et décembre 2010 : la prime était conditionnée à l'âge du véhicule mis à la casse (au moins 10 ans) et au niveau d'émissions de CO₂ du véhicule acheté (moins de 160gCO₂/km). Son montant initial de 1 000 € a été ramené à 700 € pour les véhicules commandés sur le premier semestre 2010, puis à 500 € pour les véhicules commandés sur le second semestre 2010, afin de lisser les effets de contrecoup inhérents à ce type de dispositifs. En effet, la prime à la casse accélère le renouvellement du parc automobile, les anticipations d'achats de véhicules étant suivies d'un contrecoup sur les immatriculations^a (cf. graphique 8).

Des dispositifs très semblables ont été mis en place dans les autres principaux pays européens entre fin 2008 et mi-2009 (Allemagne, Italie, Espagne, Royaume-Uni), pour des montants et durées variables. La simultanéité de ces mesures a permis de soutenir le marché européen de façon relativement uniforme, même si le repli a été relativement moins important en France (-9 % entre début 2007 et fin 2011) que dans l'ensemble de la zone euro (-16 %).

Aides à l'achat de véhicules propres

La crise financière de 2008/2009 a également coïncidé avec la décision de plusieurs pays européens d'engager des programmes d'aides à l'achat de véhicules plus respectueux de l'environnement^b. Si l'objectif de ces aides était d'abord d'accélérer le « verdissement » du parc automobile, elles ont également constitué une forme de soutien à la demande pour les constructeurs automobiles.

En France, les pouvoirs publics ont créé le dispositif du bonus-malus écologique en décembre 2007, dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Il consiste à subventionner ou taxer les achats de véhicules neufs en fonction de leurs émissions de CO₂, son barème étant modifié régulièrement en fonction des progrès technologiques des constructeurs et de la trajectoire budgétaire du dispositif (les « malus » devant financer les « bonus » versés). Le montant des « bonus » versés ayant dépassé celui des « malus » presque chaque année (sauf en 2012), le bonus-malus écologique a indirectement contribué à subventionner le secteur automobile depuis sa création. Cet effet a relativement plus bénéficié aux véhicules de marque française, moins émetteurs de CO₂^c.

- Voir Adda J. et Cooper R. (2000), "Balladurette and Jupette : a discrete analysis of scrapping subsidies", *Journal of Political Economy*, 108(4): 778-806.
- Outre la France, on peut citer l'exemple de l'Italie, qui a mis en place une prime pour l'achat de véhicules électriques, alimentés au méthane, au GPL ou à l'hydrogène entre 2008 et 2009. Entre juin 2009 et décembre 2010, l'Allemagne a également instauré une exonération de taxe d'immatriculation pendant un an sur la première immatriculation en fonction de la taille de la cylindrée et des émissions de CO₂.
- Les modèles des deux constructeurs français figurent parmi les moins émetteurs de CO₂. Voir CCFA (2013), « Tableau de bord de l'automobile, année 2013 », n°37.

(18) Le programme « Véhicule du futur » bénéficie d'une enveloppe globale de 950 M€ (source : ADEME), dont plus de 70 % sont dédiés au transport routier.

(19) Les exportations de produits automobiles vers la zone euro ont chuté de 32 % entre 2007 et 2010, contre -16 % pour les importations (source : Douanes).

2.3 Les surcapacités de production en Europe continuent de peser sur la production française

L'extinction progressive des mesures de soutien public, dans un contexte de pouvoir d'achat limité, s'est traduite par un contrecoup sur les ventes (-9 % en Europe entre 2010 et 2013²⁰, -22 % en France), qui a révélé d'importantes surcapacités de production. Les investissements des constructeurs automobiles européens dans les PECO avant la crise, qui étaient fondés sur des prévisions de croissance optimistes dans ces pays, ont accru les capacités de production en Europe au-delà du niveau structurel de la demande. Associées à une concurrence très intense sur le marché européen, elles ont entraîné des pertes financières importantes pour les constructeurs particulièrement centrés sur le marché européen. La marge opérationnelle de la division automobile du groupe PSA est ainsi passée de +1,4 % du chiffre d'affaires en 2010 à -15 % en 2012 ; celle du groupe Renault a mieux résisté, passant de +1,1 % à -0,1 %. Cette situation a contraint plusieurs acteurs à fermer des sites de production (PSA, Opel, Ford, Fiat, Volvo) ou à arrêter la commercialisation de certaines marques sur le continent (retrait de Maybach et Dahatsu, retrait partiel de Chevrolet).

Dans ce contexte, les productions françaises et italiennes se sont avérées plus vulnérables que celles des autres principaux pays producteurs en Europe : elles ont respectivement chuté de -22 % et -21 % entre 2010 et 2013, contre -13 % en Belgique, -9 % en Espagne, -3 % en Allemagne et +14 % au Royaume-Uni. Les sites français ont souffert des problèmes de compétitivité déjà perceptibles avant la crise (cf. point 2.2).

La restructuration de l'appareil de production en France a été marquée par l'annonce en 2012 du groupe PSA de fermer le site d'Aulnay-Sous-Bois²¹. En janvier 2013, le groupe Renault a quant à lui annoncé le non-remplacement de 7 600 salariés d'ici 2016 mais s'est engagé à ne fermer aucun site. En 2013, les deux constructeurs ont également négocié des accords dits de « compétitivité » avec leurs syndicats respectifs, afin d'améliorer la productivité de leurs sites français : ces accords consistent à accroître la flexibilité du processus de production et à modérer les salaires en échange d'engagements sur le niveau d'activité en France²². Le groupe PSA s'est ainsi engagé à maintenir sa production en France à un million de véhicules par an (environ 939 000 véhicules légers fabriqués en 2013), le groupe Renault s'est également engagé à fabriquer un minimum de 710 000 véhicules²³ (environ 506 000 véhicules légers fabriqués en 2013).

3. En l'absence probable d'une reprise significative de la demande, le maintien de capacités de production automobile en France nécessite de gagner en compétitivité et de monter en gamme

3.1 Une modélisation de la demande à moyen terme suggère une faiblesse persistante de celle-ci

Le marché français, comme les autres grands marchés européens, est désormais un marché de renouvellement. Depuis plusieurs années, la croissance du parc automobile a plutôt été tirée par l'étalement urbain et l'équipement des ménages en 2^{ème}, voire 3^{ème} véhicule, facteurs qui tendent à se dissiper, comme le montre la stabilisation à haut niveau du taux de motorisation en France²⁴. Le renchérissement des coûts d'usage (entretien et carburants - cf. graphique 9) tend par ailleurs à modérer la circulation automobile²⁵, en incitant les ménages à

garder plus longtemps leurs véhicules²⁶ et/ou à réduire leur utilisation de la voiture (cf. graphique 10). Dans ce contexte, le recul récent des achats de véhicules neufs s'est accompagné d'une hausse du marché de l'occasion, traditionnellement plus dynamique en période de crise²⁷. Il occupe une place plus importante que le marché du neuf dans le budget des ménages²⁸. Ces tendances structurelles, auxquelles s'ajoute un contexte économique dégradé (contraintes sur le pouvoir d'achat, taux de chômage élevé et confiance des ménages encore dégradée), devraient limiter l'ampleur d'une éventuelle reprise du marché français.

(20) Ventes de véhicules légers en Europe (hors marchés russe et turcs), source IOCA.

(21) Le groupe a annoncé 8 000 suppressions de postes se répartissant entre 3 000 postes pour le site d'Aulnay-Sous-Bois, 1 400 postes sur les sites de Rennes et 3 600 postes de structure du groupe. Fin 2013, 7 300 salariés avaient signé un accord de mobilité ou de départ de l'entreprise et 2 250 avaient effectivement quitté l'entreprise (source : document de référence 2013 de PSA).

(22) Dans son « nouveau contrat social » signé en octobre 2013, le groupe PSA s'est également engagé à davantage associer les salariés et leurs représentants aux décisions stratégiques du groupe.

(23) Une partie de ces véhicules viendraient de constructeurs partenaires (Nissan, Daimler).

(24) En 2012, 83 % des ménages disposent d'une automobile. Ils étaient trois sur dix en 1960 puis cinq sur dix en 1967 et sept sur dix en 1980. Depuis 2006, le taux de motorisation est globalement stable (source CCFA).

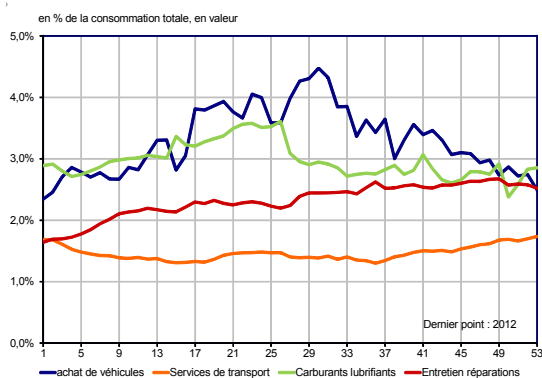
(25) Entre 2002 et 2011, les dépenses d'utilisation de véhicules par les ménages ont progressé de 3,7 %/an en valeur alors qu'elles ont diminué en volume (-0,4 %) et que la circulation a stagné (+0,1 % par an de véhicules kilomètres). Sources : CCFA ; TNS-Sofres ; Ademe ; Insee ; SOeS.

(26) L'âge moyen du parc atteint 8,3 années en 2012 contre moins de 6 ans en 1990. Source : CCFA

(27) Source : Baron J.F. (2002), « La consommation automobile depuis quarante ans », *Insee Première* n°844.

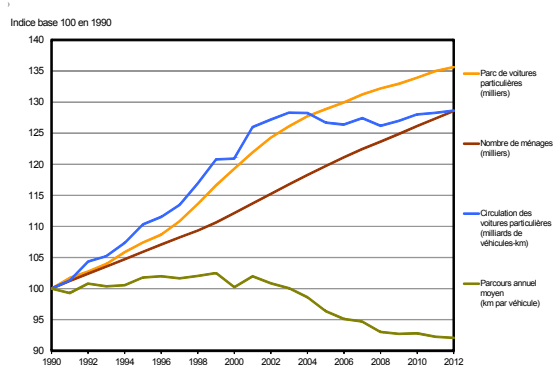
(28) Depuis le début des années 1980, les ménages achètent en moyenne trois voitures d'occasion pour une neuve, Source : Baron J.F. (2002), « La consommation automobile depuis quarante ans », *Insee Première* n°844.

Graphique 9 : évolution du budget automobile en France



Source : Insee.

Graphique 10 : évolution du parc automobile en France^a



Source : CCFEA-Setra-Asfa-TNS Sofres- CPDP-SoeS-Insee.

- a. La circulation des voitures particulières correspond à la distance cumulée totale parcourue par l'ensemble des voitures particulières du parc. Alors qu'elle avait augmenté de 31,7 % entre 1990 et 2003, soit + 2,1 % par an, la circulation routière sur le territoire métropolitain marque une inflexion à partir de 2003 et semble plafonner depuis, avec une progression globale de 1,4 % entre 2003 et 2010, soit + 0,2 % par an.

Une analyse économétrique (voir la modélisation utilisée dans l'encadré 3 et ses résultats dans le tableau 3 et le graphique 11) permet de mieux comprendre les évolutions de la demande automobile française, en mettant en lumière la contribution de facteurs internes (taux de chômage accru, confiance en berne) et externes (prix du pétrole). Cette analyse permet de tirer les constats suivants :

- **La contribution du prix du Brent est globalement défavorable sur la période 2000-2013.** En effet, le prix du pétrole a significativement augmenté sur la période d'estimation (1997-2013), contribuant à la nette hausse des prix des carburants, qui ont progressé en moyenne trois fois plus vite que l'indice des prix à la consommation totale²⁹. Cette évolution, couplée à celle des dépenses d'entretien-réparation³⁰, renchérit le coût d'utilisation des véhicules de transport. En prévision, la contribution s'avère plus neutre : en effet, de façon conventionnelle, l'hypothèse retenue est celle d'une stabilisation du prix du Brent à son niveau observé au début de l'année 2014 (79 €).

- **Le renchérissement du prix des biens automobiles contribue à limiter la consommation automobile depuis la crise.** En effet, les prix automobiles tendent à augmenter plus rapidement que l'inflation d'ensemble depuis 2008, notamment en raison de la hausse de la fiscalité (bonus-malus écologique).
- **La dégradation de la situation économique française a enfin entraîné des comportements de précaution de la part des ménages français, défavorables à l'évolution de la consommation automobile.** Dans notre modélisation, deux variables permettent de prendre en compte ce comportement : le solde relatif à l'opportunité d'acheter renseigné dans l'enquête mensuelle auprès des ménages de l'Insee et l'évolution du taux de chômage. Ces comportements de précaution limitent de manière relativement importante la consommation automobile depuis la crise.

Tableau 3 : Évolution des principaux déterminants de la consommation automobile

	Contributions à la consommation automobile (en points)					Taux de croissance annuels moyens***		
	2000-2007 (1)	2008-2013 (2)	2014-2015 (3)	Différentiel d'évolution sur la période 2000-2013	Différentiel d'évolution sur la période 2013-2015	2000-2007	2008-2013	2014-2015
Taux de croissance moyen en volume de la consommation auto	1,9	-2,8	2,5	-4,7	5,3	1,9 %	-2,8 %	2,5 %
Taux de chômage	0,1	-0,6	1,0	-0,7	1,5	-2,4 %	4,7 %	-2,8 %
Solde d'opportunité d'acheter*	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-6,3	-26,0	-
Prix du baril réel**	-1,5	-1,8	0,1	-0,4	1,8	16,4 %	8,8 %	-2,2 %
Prix automobile réel**	0,9	0,7	-0,3	-0,3	-1,0	-0,8 %	-0,5 %	0,7 %
PIB par tête	2,1	-0,1	0,7	-2,3	0,8	1,2 %	-0,4 %	1,0 %
Inexpliqué	0,2	-0,4	0,3	-0,5	0,7	-	-	-
Mesures de soutien (indicatrices)	-0,4	-0,8	0,7	-0,4	1,5	-	-	-

Source : Insee, calculs DG Trésor.

* Niveau du solde.

** Déflatés par l'IPC, sous l'hypothèse d'une stabilité du Brent à 79 € en prévision pour l'énergie.

*** Prévisions (Programme de Stabilité 2014-2018).

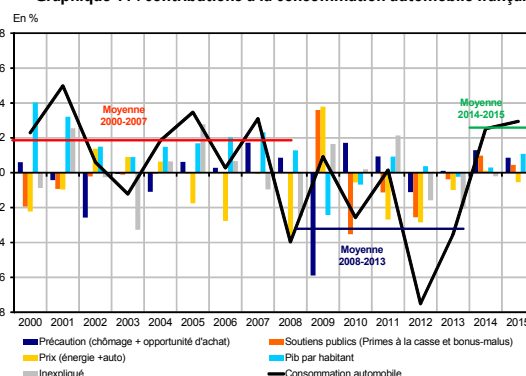
(29) Sur la période 2000-2013, l'inflation annuelle a progressé en moyenne de 1,7 %. L'évolution de l'inflation énergétique est nettement plus importante : sur la même période, les prix progressent en moyenne de 5,6 % par an.

(30) Le poste entretien-réparation est au sein des transports celui qui affiche la plus forte hausse de prix sur longue période.

Depuis la crise, la demande automobile semble ainsi avoir changé de rythme de croissance. La consommation automobile s'est en effet sensiblement éloignée de son niveau de long terme, reculant en moyenne de 2,8 % par an depuis 2008, contre une progression de près de 2 % par an entre 2000 et 2007. **Certains facteurs devraient vraisemblablement continuer à peser sur la consommation des ménages au cours des prochains mois.** En particulier, les prix (énergie et automobiles) resteraient encore relativement dynamiques, contribuant à maintenir la consommation automobile à un niveau inférieur à celui qu'elle connaissait avant crise. De plus, la lente amélioration de la confiance des ménages reflèterait une amélioration très progressive sur le front de l'emploi. Ces éléments suggèrent donc une poursuite de l'atonie de la

demande intérieure en France, comme le prévoit d'ailleurs le CCFA.

Graphique 11 : contributions à la consommation automobile française



Calculs DG Trésor.

Encadré 3 : Modélisation de la consommation automobile des ménages

La consommation des ménages en matériels de transport, au sens des comptes trimestriels, regroupe pour l'essentiel les achats de véhicules (voitures neuves et d'occasion^a, motos et bicyclettes) et les dépenses d'équipement. La méthode utilisée est un modèle à correction d'erreur. Ce modèle permet de capter les fluctuations à court terme autour d'une cible de long terme avec une « force de rappel » : si les ménages consomment plus que le niveau estimé par cette relation de long terme, une correction de ce déséquilibre doit ensuite se traduire par une moindre consommation sur la période suivante, compte tenu de l'évolution de ses principaux déterminants.

L'équation retenue se présente comme suit :

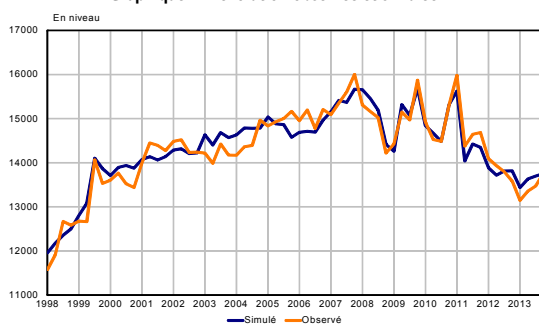
$$\begin{aligned} \Delta \ln(\text{Conso}) = & \underset{(2,31)}{4,01} - \underset{(3,03)}{0,03} \Delta Tcho - \underset{(2,6)}{0,25} \left[\ln \text{conso} - \underset{(*)}{1,4} \ln Gdpniv - \underset{(*)}{0,5} \ln Roil - \underset{(*)}{1,2} \ln Pauto \right]_{-1} \\ & + \underset{(7,64)}{0,12} Mesures + \underset{(4,04)}{0,005} Oppach - \underset{(2,37)}{0,20} \Delta \ln \text{Conso}_{-1} - \underset{(1,02)}{0,06} \Delta Roil_{-1} \\ & - \underset{(0,3)}{0,15} \Delta \ln Gdpniv_{-1} + \underset{(0,67)}{0,31} \Delta Pauto_{-1} \end{aligned}$$

(T-stat en parenthèses)

Période d'estimation : 1997T1 à 2013T4, SER = 0,17 % ; DW = 1,88 ; R² = 0,78

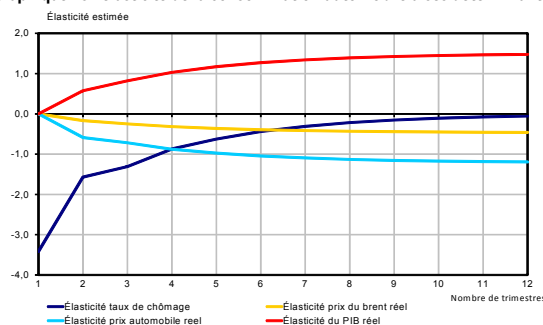
Où *Conso* représente les dépenses en matériels de transport des ménages en volume ; *Gdpniv* le produit intérieur brut calculé par habitant ; *Roil* le prix du Baril de Brent en euros exprimé en termes réel^b ; *Pauto* l'indice mensuel des prix des automobiles neuves^c ; *Mesures* une indicatrice reflétant les dispositifs gouvernementaux exceptionnels de soutien à l'automobile (prime à la casse, évolution du barème du bonus-malus) ; *Oppach* le solde d'opinions déclarées par les ménages sur l'opportunité de faire des achats importants.

Graphique 12 : évolution observée et simulée



Calculs DG Trésor.

Graphique 13 : élasticité de la consommation automobile à ses déterminants



Calculs DG Trésor.

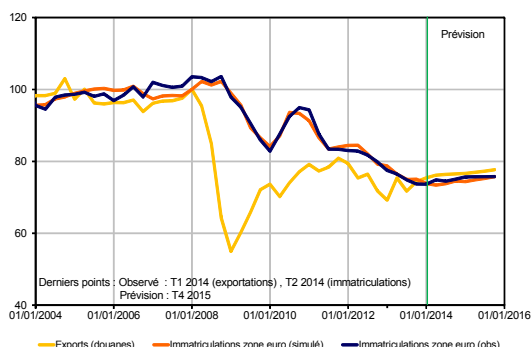
La modélisation proposée présente certaines limites et fragilités, du fait d'un manque d'indicateurs mobilisables pour expliquer certains comportements. En particulier, elle ne tient pas complètement compte des éventuelles réactions de la demande automobile aux évolutions passées de la fiscalité (bonus-malus). De plus, l'allongement de la durée de vie moyenne des véhicules observés ces dernières années pourrait également freiner l'évolution de la demande automobile. De même, la modélisation ne tient pas directement compte des effets de renouvellement de gammes, qui inciteraient les ménages à consommer davantage lors du lancement de nouveaux modèles, avant d'opter pour un comportement plutôt inverse aux périodes suivantes.

- Le compte de la consommation des ménages des véhicules d'occasion ne recouvre que les véhicules de démonstration, les ventes des secteurs institutionnels autres que des ménages et les marges des concessionnaires sur les reventes. Au sein de cet agrégat, les ventes de véhicules représentent couvrir 62 % de la consommation en matériel de transport tandis que les équipements automobiles en couvrent près de 29 %.
- Déflaté par l'indice des prix à la consommation total, tout comme les prix automobiles.
- Cet indice est calculé sur un échantillon de marques et modèles français et étrangers, représentatif de la structure des achats d'automobile (marque, type de carburant...). Il est révisé chaque année. Les pondérations et les parts dans le budget des ménages sont issues des données de la comptabilité nationale.

Sur la base des prévisions de croissance et des agrégats associés, figurant dans le Programme de Stabilité 2014-2018, la consommation automobile se redresserait modérément au cours des deux ans à venir³¹. Bien que bénéficiant d'un rebond lié au fort recul sur les années de crise qui lui permettrait de retrouver les rythmes de croissance d'avant-crise, elle demeurerait insuffisante pour résorber les surcapacités de production.

Le redressement attendu dans les pays du sud de l'Europe, où le rebond de la demande intérieure pourrait être plus important, pourrait profiter à la production automobile française, via le canal des exportations. Dans le contexte de régionalisation de la production évoqué plus haut, le redémarrage de la production automobile française dépendra de l'ampleur de la reprise des principaux marchés européens³², les marchés émergents étant essentiellement desservis par des unités de production locales³³. Une application de la modélisation présentée dans l'encadré 3 aux principaux marchés européens suggère que la demande automobile pourrait rebondir à court terme en Italie et en Espagne (cf. graphiques 14 et 15). Ce scénario également avancé par l'Insee (Bechler et al., *op. cit.*) est conforté par les dernières données qui signalent une demande particulièrement dynamique en Espagne et bien orientée en Italie³⁴.

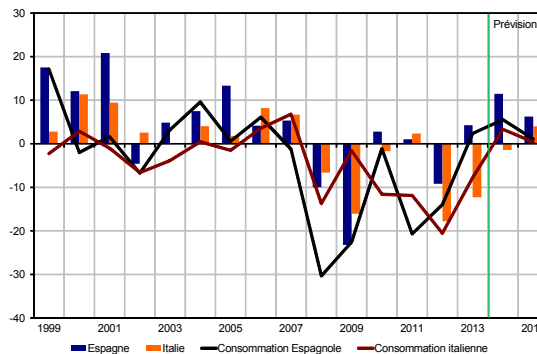
Graphique 14 : demande automobile dans les principaux pays de la zone euro (hors France)



Source : Douanes (exportations), ACF (immatriculations).

Note de lecture : les exportations automobiles ont décroché pendant la récession de 2008/2009 malgré une demande qui a relativement mieux résisté, celle-ci ayant d'abord été satisfaite par un fort mouvement de destockage dans le secteur automobile. Les exportations automobiles ont également été affectées par la forte contraction du commerce mondial observée pendant la crise de 2008, notamment sur les marchés hors zone euro (Royaume-Uni en particulier). L'estimation des exportations françaises est établie à partir d'une modélisation de la demande automobile en Allemagne, en Italie et en Espagne selon la méthode présentée dans l'encadré 3. L'agrégation de ces estimations permet de confronter cette évolution simulée à celle observée en zone euro. En prévision, les stocks cesseraient de peser sur l'activité et les exportations évolueraient en ligne avec la demande en zone euro, comme observé sur la période récente.

Graphique 15 : Europe du sud - contribution des facteurs de la demande intérieure (PIB et chômage) à la consommation automobile

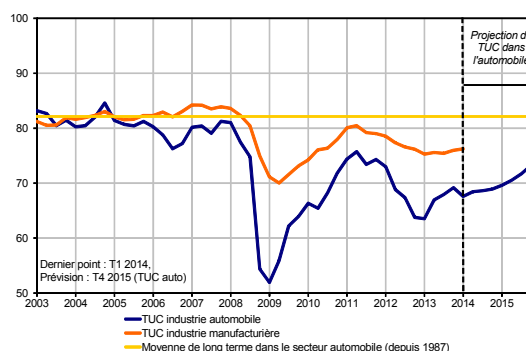


Source : Eurostat, calculs DG Trésor.

3.2 Le redressement de l'industrie automobile en France dépendra de la capacité des constructeurs à se repositionner sur des segments porteurs et intensifs en technologie

Les perspectives de demande encore contenues en zone euro laissent envisager un lent redémarrage de la production automobile française. Selon une projection établie en fonction des perspectives de consommation et d'exportation françaises présentées plus haut, celle-ci resterait inférieure à son niveau d'avant crise. Dans ce contexte, les surcapacités de production persisteraient (cf. graphique 16)³⁵.

Graphique 16 : évolution des TUC dans l'industrie et perspectives dans le secteur automobile en France



Source : Banque de France, calculs DG Trésor.

Bien qu'il soit difficile d'évaluer précisément le taux d'utilisation des capacités de production en Europe, plusieurs études convergent vers le constat que les surcapacités du secteur ne sont pas encore résorbées. Dans une étude récente, l'OCDE estime que plusieurs pays européens, dont la France, devront encore réduire leurs capacités de production

(31) Pour 2014, notre projection de croissance française est proche de celle affichée par l'ensemble des constructeurs français, qui envisagent une très légère reprise du marché, de l'ordre de 2 % en moyenne annuelle.

(32) L'Allemagne, l'Italie et l'Espagne représentent ensemble 56 % des exportations des produits automobiles français vers l'UE 27 (Source : macmap.org).

(33) Voir OCDE (*op. cit.*). La conquête des marchés émergents constitue un enjeu important pour la croissance et la rentabilité des constructeurs français, mais affectera vraisemblablement peu leur production sur le continent européen.

(34) Pour 2014, l'acquis à l'issue du mois d'août est de +13,2 % en Espagne et +2,4 % en Italie, l'évolution est plus modérée pour l'Allemagne +1,1 %.

(35) La prévision de la production automobile, illustrée dans le graphique 1, a été obtenue à l'aide d'une régression linéaire sur les demandes intérieure et extérieure (les pertes de parts de marché sont reflétées dans la constante négative), elles-mêmes projetées avec la méthode expliquée dans l'encadré 3. Cette prévision suppose les parts de marché des constructeurs automobiles constantes. La prévision du taux d'utilisation des capacités découle également de ces projections. On a déduit en supposant constante depuis début 2014 la production potentielle, définie comme le rapport entre la production estimée et le taux d'utilisation des capacités.

pour se rapprocher d'un taux d'utilisation plus proche de son niveau de long terme³⁶. Ces projections sont cohérentes avec une étude du cabinet de conseil Inovev, selon laquelle 68 % des capacités en Europe (Turquie et Russie comprises) étaient utilisées en 2013, soit le taux le plus bas depuis 2009 (62 %)³⁷. L'étude estime que la tendance de reprise du marché européen, combinée à la fermeture de nouveaux sites³⁸, devrait contribuer à relever le taux d'utilisation de un à deux points en 2014. Malgré leurs efforts pour ajuster leurs effectifs aux évolutions de la demande, les constructeurs français, en particulier PSA³⁹, figureraient encore parmi les constructeurs ayant les taux d'utilisation les plus faibles⁴⁰. Les données de la Banque de France concernant le taux d'utilisation des capacités dans l'industrie automobile française montrent que son niveau est encore nettement inférieur à celui observé avant la crise (cf. graphique 16), suggérant que les sites français disposent encore de marges de progression pour augmenter leurs cadences de production.

Dans ce contexte, la création de nouvelles capacités de production en France apparaît peu probable à court-moyen terme. L'appareil de production français doit encore se restructurer et se moderniser pour faire face à la concurrence des pays à bas salaires capables de desservir le marché européen (PECO, Maghreb, Turquie). À cet égard, les mesures déjà annoncées par les deux constructeurs (accords de compétitivité (cf. *supra*), investissements de modernisation des sites⁴¹, revue de la logistique des sites, mutualisation des plateformes entre modèles etc.) devraient monter en puissance au cours des prochaines années. Elles s'articuleront avec les actions des pouvoirs publics visant à réduire le coût du travail (notamment à travers le Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi (CICE) et le « pacte de responsabilité ») et à réduire la fiscalité pesant sur les

entreprises (baisse annoncée de l'impôt sur les sociétés, suppression progressive de la C3S d'ici 2017). Ces actions ne combleront pas entièrement le différentiel de coût du travail avec les pays à bas salaires en Europe, mais elles contribueront à préserver l'emploi du secteur à court/moyen terme, dans un contexte de concurrence exacerbée entre les sites automobiles européens.

À plus long terme, le développement de l'industrie automobile en France dépendra de la capacité des deux constructeurs à élever la qualité et le contenu technologique de leur offre et à sortir d'une concurrence par les coûts de production. À cet égard, plusieurs tendances structurelles du marché automobile offrent des opportunités de développement aux constructeurs français :

- Les deux constructeurs disposent d'atouts pour répondre aux enjeux de la transition énergétique, qui structurent de plus en plus la demande automobile mondiale⁴². Le groupe Renault a fait du véhicule électrique l'un de ses principaux axes de développement, ses principaux modèles électriques étant fabriqués en France. Le groupe PSA oriente quant à lui ses investissements vers l'amélioration des moteurs thermiques (essence et diesel) et le développement du véhicule hybride.
- PSA et Renault développent la « connectivité » de leurs véhicules, à savoir l'intégration des nouvelles technologies de l'information et la communication dans l'usage quotidien de la voiture (transformation de la voiture en environnement de travail, interaction avec les appareils électroniques à domicile etc.). Dans ce cadre, ils ont développé des partenariats avec des acteurs du secteur des télécommunications et/ou de l'informatique (Renault avec Orange, PSA avec IBM).

Stéphane DAHMANI, Alexandre GAZANIOL, Tanguy RIOUST DE LARGENTAYE

(36) OCDE (*op. cit.*). Les calculs de l'OCDE doivent être interprétés avec précaution car ils se fondent sur des projections du niveau de la demande et une hypothèse de stabilité des parts de marché des différents pays dans les échanges commerciaux intra-zone entre 2011 et 2020.

(37) L'étude d'Inovev est disponible sur le lien suivant : <http://www.inovev.com/index.php/fr/analyses-list/1377-2014-10-9>

(38) Opel fermera son site de Bochum en Allemagne et Ford fermera son site de Genk en Belgique.

(39) En 2013, la marge opérationnelle de la division automobile du groupe s'élevait à -6 % du chiffre d'affaires, contre +1,3 % pour Renault.

(40) Inovev constate que les constructeurs allemands (BMW, Daimler, Volkswagen), chinois (Tata, Geely) et coréens (Hyundai-Kia) affichaient les taux d'utilisation les plus élevés en 2013, au-dessus du point mort (taux d'utilisation nécessaire pour rentabiliser les coûts fixes) estimé à 75 %. En revanche, le taux d'utilisation de PSA se situait autour de 55 %, celui de Renault-Nissan était légèrement inférieur à 70 % (comme Toyota).

(41) Dans le cadre de son plan "Back in the race" présenté le 14 avril 2014, PSA a confirmé son intention d'investir 1,5 Md€ en France d'ici 2016, dont la moitié serait dédié à la modernisation des sites de production.

(42) En Europe, le règlement n°443/2009 impose un objectif moyen d'émissions de 95gCO₂/km aux ventes de véhicules particuliers neufs à horizon 2021. Plusieurs pays émergents favorisent également le développement des véhicules hybrides et électriques. Par exemple, en Chine, la ville de Pékin impose des quotas d'immatriculation, dont une partie est réservée aux véhicules électriques.

Le contrepoint de...

Jean-Luc SCHNEIDER

Une récente étude de l'OCDE (*Industrie automobile : Ajustement à moyen terme des capacités de production, novembre 2013*) confirme largement le diagnostic de cette note : l'industrie automobile européenne est confrontée à de profondes mutations de la demande, qui révèlent d'importantes surcapacités dont une partie date d'avant la crise. C'est particulièrement le cas en France, en Italie et en Espagne.

L'essentiel de la croissance future de la demande se fera dans les pays émergents : 3 % en moyenne par an d'ici 2020 dans les pays de l'OCDE, contre 9 % dans les BRICS, à politiques de lutte contre les émissions de CO₂ et la congestion inchangées. Bien que cela induise un besoin de capacités de production supplémentaires significatif au niveau mondial, les profits que pourraient en tirer les unités de production européennes resteront limités, puisque la plupart des échanges d'automobiles se font au niveau régional.

Des surcapacités persisteront en Europe, en particulier en France et en Italie. Elles ne pourront être réduites que par une augmentation des parts de marché ou par la fermeture d'unités de production.

La part de marché des constructeurs en surcapacité peut augmenter s'ils améliorent leur compétitivité ou se res spécialisent rapidement vers des segments du marché voués à une forte croissance. En effet, les surcapacités actuelles s'accompagnent souvent d'une inadéquation croissante des produits avec la demande des consommateurs. Toutefois, même une très forte augmentation des parts de marché des constructeurs en surcapacité ne paraîtrait pas en mesure d'absorber l'excédent actuel.

Une réduction des capacités semble donc inéluctable. Elle prendra vraisemblablement du temps, car dans l'incertitude les constructeurs ont intérêt à retarder les fermetures de lignes de production. Le risque existe d'une période de concurrence destructrice entre constructeurs en surcapacité, que des interventions publiques peuvent exacerber : à cause de la concentration géographique du secteur, les fermetures d'usines peuvent mettre à mal le tissu économique local.

Ainsi les États-Unis ont profondément restructuré leur secteur automobile : entre 2004 et 2012, la capacité des trois premiers constructeurs nationaux a été réduite de 29 %. Ceci lui a permis de renouer avec les bénéfices et de rétablir sa compétitivité, même si l'emploi automobile ne s'est pas redressé au même rythme que la production et qu'il reste environ 20 % au-dessous de son niveau initial. Néanmoins, les fermetures d'usines non viables auront eu un effet agrégé positif, grâce à une meilleure allocation des ressources à l'échelle de l'économie.

L'expérience suggère qu'en présence de surcapacités avérées il vaut mieux accompagner les fermetures que tenter de les retarder. En particulier, le recours aux aides et subventions à l'achat a le plus souvent été contre-productif. En dopant temporairement la demande, il retarde le traitement des problèmes structurels de surcapacités, tout en créant des fluctuations artificielles qui fragilisent l'ensemble des constructeurs.

Jean-Luc Schneider

Directeur adjoint du département économique de l'OCDE

Éditeur :

Ministère des Finances
et des Comptes publics
et Ministère de l'Économie
de l'Industrie et du Numérique

Direction générale du Trésor
139, rue de Bercy
75575 Paris CEDEX 12

Directeur de la Publication :

Sandrine Duchêne

Rédacteur en chef :

Jean-Philippe Vincent
(01 44 87 18 51)
tresor-eco@dgtrésor.gouv.fr

Mise en page :

Maryse Dos Santos
ISSN 1777-8050

■ Octobre 2014

n°137. Le traitement des litiges en droit du travail : constats et perspectives économiques
Kahina Yazidi, Corinne Darmaillacq

■ Septembre 2014

n°136. L'Argentine, les vautours et la dette
Geoffroy Cailloux

n°135. La situation économique mondiale à l'été 2014 : des incertitudes accrues
Marie Albert, Flore Bouvard, Guillaume Cléaud, Samuel Delepierre, Marie Magnien

n°134. Comment l'évolution des coûts salariaux unitaires en France se situe-t-elle par rapport aux partenaires de la zone euro ?
Cristian Ciornohuz, Maxime Darmet-Cucchiari

■ Juillet 2014

n° 133. Pistes pour l'instauration d'une norme de salaire minimum européenne
Maxence Brischoux, Christophe Gouardo, Anne Jaubertie, Pierre Lissot, Thomas Lellouch,
Arthur Sode

<http://www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-eco>

Derniers numéros parus

Ce document a été élaboré sous la responsabilité de la direction générale du Trésor et ne reflète pas nécessairement la position du ministère des Finances et des Comptes publics et du ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique.