

ÉTUDE COMPARATIVE INTERNATIONALE

L'accompagnement de la filière automobile dans sa transition

Dans le cadre de réflexions sur l'accompagnement de la filière automobile française dans sa transition énergétique, la Direction générale des entreprises du Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté numérique a souhaité solliciter quatre services économiques régionaux du réseau international de la Direction générale du Trésor (Royaume-Uni, Espagne, Allemagne, Japon) pour une étude de parangonnage afin d'identifier d'éventuelles bonnes pratiques de soutien à l'électrification de la filière. Si ces mutations entraîneront nécessairement une forte croissance des activités émergentes, on peut aussi redouter un certain nombre de « perdants » notamment en termes de baisse d'emplois et de disparition d'entreprises.

Cette synthèse s'appuie sur les travaux menés par les services économiques régionaux de Berlin, Madrid, Tokyo et Londres menés en juillet 2022.

L'automobile : un secteur structurant fragilisé par la pandémie de la Covid-19 dans l'ensemble des pays interrogés

Dans tous les pays interrogés, le secteur automobile est l'un des piliers de l'économie ; favorisant une balance commerciale positive à travers le déploiement des exportations, créatrice d'emploi en raison de la production de volume important mais aussi source de revenu importante grâce aux recettes fiscales. Alors que le Japon se situe à la troisième place des producteurs mondiaux de véhicules derrière la Chine et les Etats-Unis avec 8 M d'unités produits en 2021, l'Allemagne et l'Espagne occupent les 1^e et 2^e place du classement européen avec respectivement 3,1 M et 2,1 M de véhicules produits la même année. En Angleterre, la filière automobile a quant à elle produit moins d'un million de véhicule en 2021, ce qui accorde au pays la 6^e place en Europe. Souvent encore largement dominé par la production de modèles à combustion classique, les pays sollicités exportent une part significative de leur production. En effet, tandis que les Anglais exportent 80 % de leur production, c'est l'Espagne le pays européen qui exporte le plus de véhicules par rapport à sa production totale. Au Japon, le secteur automobile représente un peu moins de 20 % des exportations contre seulement 3% des importations.

La filière automobile est par ailleurs hautement pourvoyeuse d'emplois dans la plupart des pays étudiés, à l'exception du Royaume-Uni. Alors que le nombre total d'emplois lié à l'automobile est estimé à 5,49 millions de personnes soit 8,2 % des emplois au Japon et 9 % en Espagne, la filière ne représente que 0,3 % de l'emploi total au Royaume-Uni.

La pandémie de la Covid-19 a considérablement fragilisé l'activité du secteur, qui a subi un fléchissement de la production et des recettes associées. Au Japon, presque tous les constructeurs ont été contraints d'interrompre une partie de leurs lignes de production alors que la production automobile a diminué de 19 % au Royaume-Uni entre 2021 et 2020. En Espagne, l'année 2021 n'a pas permis un retour à la situation pré-pandémique même si le secteur a pu compter sur son potentiel à l'exportation. L'avènement progressif des véhicules à faible émission ouvre des opportunités variées mais ne permet pas de rattraper le recul enregistré pendant la pandémie.

Dans ce contexte, la transition énergétique s'impose à plusieurs vitesses dans l'industrie automobile, impactant différemment l'économie selon le contexte. Notamment, le marché des véhicules électrifiés se développe en Espagne à un rythme plus lent que dans le reste de l'Europe ; elles représentaient 8 % des ventes totales de véhicules en 2022 contre 26 % en Allemagne. Différentes mesures sont mises en place par les pouvoirs publics pour accompagner cette transition vers une industrie plus verte.

Des engagements variés pour un nouveau marché de l'automobile électrique

Le portage politique revêt une forme différente en fonction des pays : tandis qu'au Japon seul le Ministère de l'économie semble mettre en place la stratégie selon laquelle la neutralité carbone devrait être atteinte d'ici 2050, en Espagne plusieurs ministères (Transports, Transition écologique, Industrie et Finances) sont compétents pour fixer le cadre réglementaire sur la transition de la filière automobile. En Allemagne, les pouvoirs publics peinent à trouver un consensus sur les engagements pris en faveur de la transition écologique. En effet, d'intenses débats ont lieu depuis l'instauration de la nouvelle coalition gouvernementale en 2021 ; les ministres liés au parti libéral démocrate (Finances et Transports) freinent fréquemment les ambitions du parti écologique.

Les objectifs fixés en faveur de l'électrification des véhicules sont également variables selon les zones géographiques. Parmi les 4 pays étudiés, seuls l'Espagne et le Royaume-Uni envisagent de remplacer intégralement les moteurs thermiques par des véhicules « zéro émission », électriques ou hydrogènes, d'ici 2035 et 2040. A l'inverse, les ministres allemands liés au parti FDP¹ s'opposent à la proposition, soutenue par le ministère de l'environnement, d'interdire le moteur thermique d'ici 2035. Le seul engagement retenu par l'Allemagne est celui d'atteindre au moins 15 millions de voitures électriques d'ici 2030 selon l'accord de coalition sur l'industrie automobile. Le Japon adopte une stratégie intermédiaire puisqu'il a annoncé vouloir vendre 100 % de voitures neuves « électrifiées » d'ici 2035, incluant ainsi les véhicules hybrides thermique-électrique, que produit en grande quantité l'entreprise japonaise Toyota. D'autres mesures pénalisant les voitures thermiques sont mises en place notamment en Angleterre où a été instauré des zones à très faible émission, où les véhicules les plus polluants sont contraints de s'acquitter d'un péage quotidien.

Impacts attendus de la transition énergétiques et mesures de soutien à l'électrification de la filière

Dans la mesure où l'électrification massive du parc des véhicules représente une technologie moins intensive en ressources humaines et où les savoir-faire dédiés à la motorisation thermique sont peu adaptables aux véhicules électriques, les prévisions quant à l'impact sur l'emploi est considérable dans tous les pays considérés par l'étude. Alors qu'on s'attend à une baisse de 8 % de l'emploi dans le secteur en Espagne, le nombre d'emplois détruits du fait de la transition est estimé à 310 000 au Japon. Si la mutation de l'industrie automobile bouleverse la quantité de main d'œuvre nécessaire au fonctionnement de la filière, celle-ci peut toutefois être favorable au développement des emplois qualifiés. En effet, en Allemagne, on estime que la transition pourrait se faire à nombre d'emplois constant grâce à l'embauche massive d'une main d'œuvre qualifiée. En Espagne, on peut également s'attendre à la création de 2 000 emplois hautement qualifiés dans l'ingénierie logicielle et la filière britannique des batteries aura besoin d'au moins 5 000 travailleurs formés dans ce domaine d'ici 2030.

Pour accompagner la transition du secteur, les pouvoirs publics des pays consultés ont déployé des mesures de soutien à l'offre et à la demande d'automobiles électriques. D'une part, des politiques publiques ont été mises en place pour encourager les entreprises à décarboner au maximum leurs activités. Notamment, les autorités japonaises proposent aux industries des avantages fiscaux en faveur des investissements en vue de la décarbonation mais aussi une baisse significative de l'impôt sur les sociétés pour les entreprises réalisant des efforts de recherche et développement. En Allemagne, le groupe BMWi soutient la mise en place, l'expansion et l'exploitation de centres de transformation le long des chaînes de valeur de l'industrie automobile. Dans le cadre de la stratégie

¹ Christian Linder, ministre des Finances mais aussi Volker Wissing, ministre des Transports et du Numérique, tous deux en fonction depuis 2021.

industrielle de 2017 au Royaume-Uni, l'industrie automobile a bénéficié d'un soutien spécifique via l'élaboration d'un plan sectoriel. D'autre part, des mesures concrètes pour encourager la demande de véhicules « propres » ont été mises en place. Au Japon et en Allemagne, des subventions et primes ont été mises en place pour promouvoir l'achat de véhicules électriques. Si le Royaume-Uni avait également instauré une aide à l'achat de voitures électriques et hybrides en 2021, il s'agit du premier pays à mettre fin à cette mesure. Alors que les pouvoirs publics anglais affichent une stratégie ambitieuse d'électrification, ils estiment que ces aides ne sont efficaces qu'au développement du marché de véhicules électriques et subissent un effet marginal décroissant au fur et au fur que le marché se développe. Au Royaume-Uni et en Allemagne, l'inégale répartition et l'insuffisance du nombre des bornes électriques ont été identifiées comme un des obstacles principaux au déploiement massif des véhicules électriques. La demande en véhicules électriques augmente d'autant plus que l'infrastructure publique disponible à proximité du consommateur est grande. Ainsi, l'Etat anglais subventionne l'installation de bornes de recharge à hauteur de 2,2 Mds GBP (2,5 Mds EUR).

Les principales conclusions de cette étude de parangonnage :

- La filière automobile, encore largement dominée par la production de modèles à combustion classique, est structurante dans l'ensemble des économies des pays étudiés.
- Les engagements pris en faveur de l'électrification de la filière varient selon les géographies.
- L'impact de la mutation de la filière en faveur de la transition énergétique est considérable en termes d'emplois.
- Des mesures concrètes de soutien à l'offre et à la demande de véhicules électriques sont annoncées dans tous les pays.

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.
Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations : www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international

Responsable de la publication : bureau Pilot

Synthèse : bureau Pilot

Rédaction : SER de Londres, SER de Berlin, SER de Madrid, SER de Tokyo.

Date : Novembre 2023