LETTRE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

n° 43
Septembre

TRÉSOR-ÉCO

L'industrie automobile française face à la mondialisation

Ce document a été élaboré sous la responsabilité de la direction générale du Trésor et de la Politique économique et ne reflète pas nécessairement la position du ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi.

- La France est le deuxième producteur d'automobiles en Europe. Néanmoins, le ralentissement de la production automobile en France depuis trois ans pèse sur la croissance du produit intérieur brut, sur le solde du commerce extérieur et sur l'emploi. Ce recul correspond principalement à une évolution de l'appareil productif des constructeurs français face à la mondialisation.

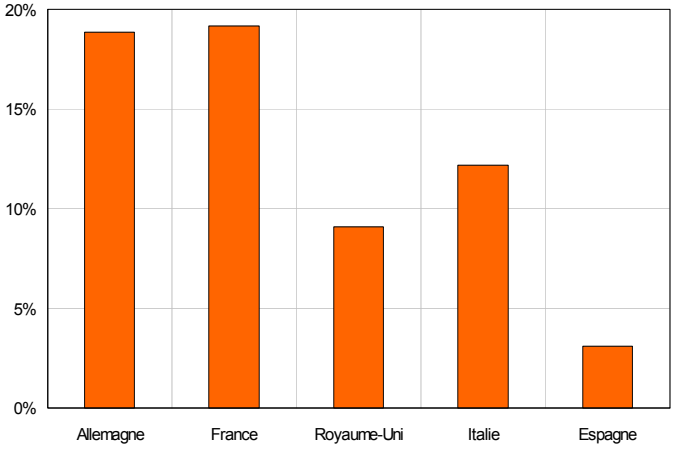
- Tandis que la demande stagne dans les pays développés, les constructeurs cherchent, pour soutenir leur activité, à répondre à la demande en forte croissance des pays émergents et considèrent qu'un rapprochement de la production de ces marchés favorise leur conquête. Les coûts de main d'oeuvre plus faibles sur ces nouveaux marchés incitent à la production des voitures de bas de gamme à l'étranger, tandis que les gammes supérieures sont toujours produites en France.

- Le renouvellement des gammes moyenne et haute stimule la production en France, comme ce fut le cas au second semestre 2007. Cette reprise, liée au succès commercial des innovations mises sur le marché, reste néanmoins fragile. L'éco-pastille instituée fin 2007, pour sa part, bénéficie aux constructeurs français, très présents dans les gammes de véhicules les plus sobres en émission de CO2 mais soutient de fait les ventes de voitures de la gamme inférieure, fabriquées majoritairement à l'étranger même quand elles sont de marque française.

- Premier secteur en termes de volume de R&D en France, l'industrie automobile bénéficiera de l'augmentation sensible de l'aide apportée par la réforme du Crédit d'Impôt Recherche (CIR) adoptée fin 2007 ; à niveau constant de R&D, le montant versé au secteur devrait plus que doubler, ce qui l'incitera à intensifier ses efforts dans ce domaine, à accroître l'attractivité du site France au bénéfice de l'emploi.

- Grâce aux trois pôles de compétitivité dans lesquels il est fortement impliqué, le secteur automobile devrait tirer parti de meilleures synergies entre centres de recherche ou de formation, entreprises et pouvoirs publics, au service de l'innovation technologique.

Intensité de la R&D automobile (dépenses de R&D / VA du secteur)



Sources : OCDE, Eurostat, Calculs DGTPE.

DGTPE
DIRECTION GÉNÉRALE DU TRÉSOR ET DE LA POLITIQUE ÉCONOMIQUE

1. Les pays émergents : relais de croissance pour les constructeurs français qui se localisent près de ces marchés

1.1 Les ventes mondiales d'automobiles sont tirées par les pays émergents

Au cours de la dernière décennie, les marchés de l'industrie automobile se sont profondément modifiés. Les marchés des pays développés stagnent, qu'il s'agisse de l'Europe occidentale, de l'ALENA (Canada, États-Unis, Mexique) ou du Japon et de la Corée du Sud (cf. graphique 1). En Europe occidentale en particulier[1], la demande annuelle de voitures particulières neuves fluctue ainsi depuis plusieurs années à l'intérieur d'une marge étroite : entre 14,21 et 14,82 millions de véhicules (14,79 millions en 2007), avec une fourchette de 2,01 à 2,25 millions de véhicules en particulier pour la France (2,06 millions en 2007). La légère croissance de la demande en Europe occidentale entre 2003 et 2007 (cf. graphique 2) reflète principalement l'essor du marché espagnol, qui subit néanmoins depuis fin 2007 un retournement avec le ralentissement économique global.

L'activité des constructeurs est en revanche soutenue par la croissance de la demande en Europe centrale et orientale, en Amérique du Sud et, surtout, en Asie. En nombre de véhicules immatriculés, ce dernier marché s'est accru annuellement de 10% au cours des dernières années et dépasse maintenant celui de l'Europe occidentale.

1.2 Face au basculement géographique du dynamisme de la demande, combiné à la recherche de coûts de production plus bas, les constructeurs des pays développés, ont fait le choix d'internationaliser leur production

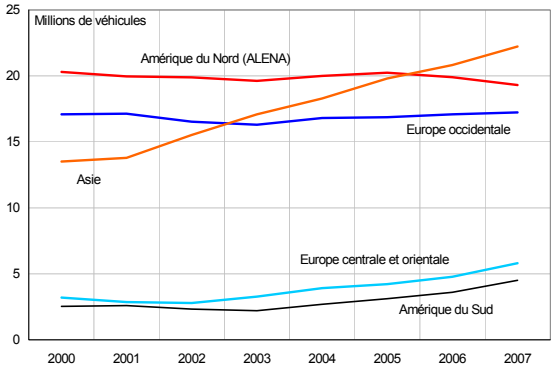
L'ouverture internationale de l'industrie automobile française lui permet de s'adapter à cette forte croissance de la demande dans les pays émergents. Implantés de longue date en Amérique du Sud (Argentine, Brésil, Chili, Colombie, Mexique), les constructeurs français ont récemment investi massivement en Europe centrale et orientale (Slovénie, Roumanie puis Russie pour Renault, Slovaquie et République Tchèque pour PSA) et en Asie (Corée du Sud, Inde, Iran et Malaisie pour Renault, Chine pour PSA). La production des constructeurs français est désormais réalisée majoritairement hors de France, depuis 2005 en ce qui concerne Renault et depuis 2007 s'agissant de PSA.

Les investissements dans des pays émergents, souvent lointains, répondent d'abord aux besoins d'une demande locale en forte croissance. Aux frontières de l'Europe, d'autres investissements tels ceux de Renault en Turquie et au Maroc, s'expliquent également par la proximité de zones à fort pouvoir d'achat et des coûts de production plus faibles.

Ce sont les voitures de bas de gamme qui sont préférentiellement, et de plus en plus, fabriquées à l'étranger (cf. graphique 3). La production des modèles de haut de gamme reste localisée en France. Cette organisation des entreprises a pour objectif de rapprocher la production des marchés : les modèles les moins chers sont fabriqués dans des pays à faible pouvoir d'achat (la Citroën C1 et la Peugeot 107 en République tchèque, la Peugeot 207 en partie en Slovaquie, la Clio Estate, la Twingo II en Slovénie, la Logan de la filiale roumaine Dacia initialement conçue pour l'Europe centrale et orientale, la Clio II en Slovénie et en Turquie).

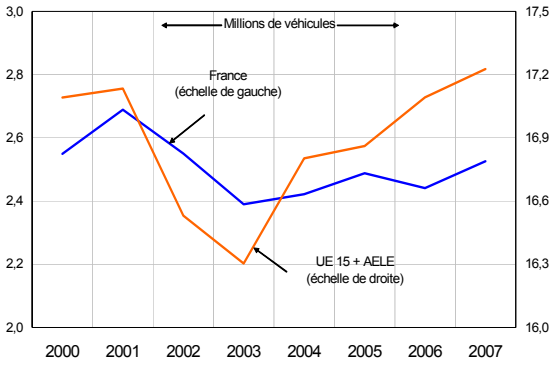
Cependant, la localisation de la production des modèles de bas de gamme, sur lesquels la marge bénéficiaire est faible, répond aussi à la nécessité de privilégier les sites à moindre coût. C'est pourquoi les modèles précités, à l'exception de la Peugeot 207 et de certaines versions de la Clio, ne sont plus du tout fabriqués en France, et les usines à l'étranger approvisionnent donc aussi le marché français.

Graphique 1 : immatriculations de véhicules neufs[2]



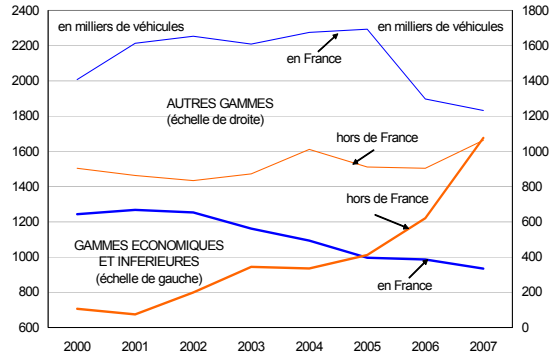
Source : Comité des Contructeurs Français d'Automobiles.

Graphique 2 : immatriculations en France et en Europe



Sources : CCFA et Association des Constructeurs Européens d'Automobiles.

Graphique 3 : répartition géographique de la production en 2007



Source : CCFA.

(1) Définie comme l'ensemble des 15 premiers membres de l'U. E. et des membres de l'AELE.

(2) Ces chiffres prennent en compte les véhicules utilitaires légers.

Encadré 1 : **Le commerce international de voitures particulières**

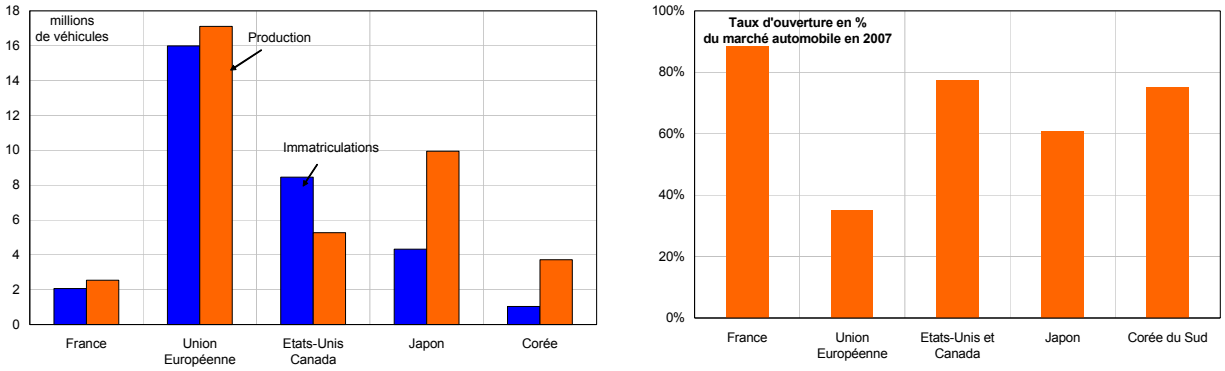
En France comme dans l'ensemble de l'Union Européenne, le nombre de voitures produites est légèrement supérieur au nombre d'immatriculations de véhicules neufs, ce qui signifie que la France tout comme l'UE est exportatrice nette en nombre de véhicules. A l'inverse, le marché Nord-Américain est importateur net tandis que le Japon et la Corée du Sud dégagent un fort excédent (cf. graphique 4).

Le nombre de voitures complètes exportées ne donne, certes, qu'une vue partielle de la compétitivité de l'industrie automobile nationale, puisque la complexité technique croissante des véhicules, jointe au souci d'accroître la productivité par des économies d'échelle, a conduit les constructeurs à segmenter le processus de production et à élaborer de plus en plus leurs produits à partir de composants fabriqués en masse à l'extérieur des usines d'assemblage et donc, parfois, à l'étranger.

Néanmoins, la balance française des échanges de produits automobiles, comprenant non seulement les véhicules finis mais aussi les divers composants importés ou exportés, est aussi traditionnellement excédentaire. L'excédent, en baisse au cours des dernières années, a encore atteint 959 millions d'euros en 2007, ce qui correspond à un taux de couverture de 102%.

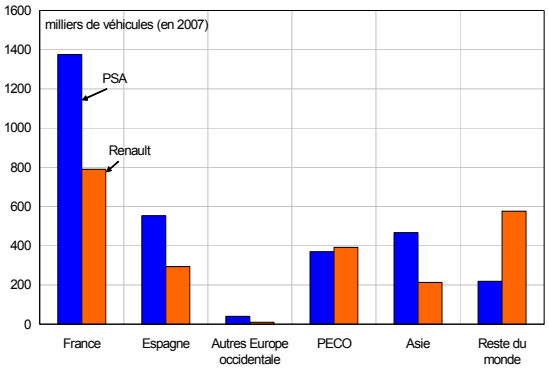
Le marché français apparaît plus ouvert que celui des autres principaux producteurs d'automobiles. Dans les données recueillies concernant la France, les importations de véhicules de marques françaises sont comptabilisées dans la production étrangère et la production des constructeurs étrangers en France est comptabilisée dans la production nationale.

Graphique 4 : part de la production nationale de voitures exportée en 2007 et taux d'ouverture* du marché automobile



** Ratio (nombre de véhicules importatés+ nombre de véhicules exportatés) / nombre de véhicules produits.*
Sources : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, Korea Automobile Manufacturers Association, calculs DGTPE.

Graphique 5 : répartition de la production des constructeurs français



Source : CCFA, d'après OICA.

Cette même contrainte de coût a incité les équipementiers français à se rapprocher des nouvelles usines d'assemblage à l'étranger, notamment pour permettre la gestion en flux tendus, appliquée par exemple dans l'usine tchèque où sont construites les Citroën C1 et les Peugeot 107.

1.3 Malgré l'internationalisation de la production, la France demeure le deuxième pays producteur d'automobiles en Europe

Avec 18% des véhicules produits en l'Europe occidentale en 2007, la France n'est devancée que par l'Allemagne (37%). Les constructeurs allemands ont choisi de concevoir et d'assembler en Allemagne des modèles fabriqués à partir de pièces détachées importées depuis les PECO, tandis que les constructeurs français ont plus souvent décidé de délocaliser l'ensemble de la production de certains modèles[3]. Le secteur automobile reste en France un pilier du tissu industriel et la France demeure dans une situation beaucoup plus confortable que la plupart des autres grands pays européens.

Au cours des 12 dernières années, la branche automobile française (y compris les équipementiers) a augmenté de moitié sa production, alors que la hausse n'excède pas les 20% au Royaume-Uni et que l'activité est en recul en Italie (cf. graphique 8). L'économie française conserve ainsi une spécialisation très marquée en automobile (cf. encadré 2).

Sur les trois dernières années, la production française a cependant pâti du mouvement structurel d'externalisation de la production des petites et moyennes voitures, associé à un problème plus conjoncturel de vieillissement de gamme. Ainsi, la production automobile en volume a reculé entre 2004 et 2007 de 3%. La valeur ajoutée dans la seule branche automobile a reculé plus nettement (–17%), signe probable que les automobiles assemblées en France incorporent de plus en plus de pièces provenant de l'étranger. En euros courants, la valeur ajoutée a encore plus reculé (–35%) du fait d'une forte baisse de son prix (–18%) en lien probable avec des gains de productivité et une compression des marges dans le secteur. Le PIB en valeur a dans le même temps progressé de 6,5% : le poids de la branche automobile dans le PIB a ainsi reculé de 1,0% en 2004[4] à 0,6% en 2007.

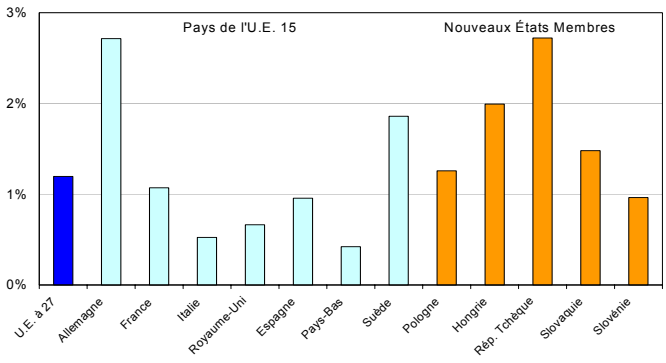
(3) Cf. Fontagné L., Gaulier G. (2008) : «Performances à l'exportation de la France et de l'Allemagne», *rapport du CAE*.

Encadré 2 : **les pays les plus spécialisés dans la production automobile en Europe**

En Europe (cf. graphique 7), l'Allemagne est non seulement le plus gros producteur d'automobile, mais celui dont cette branche pèse le plus dans son économie. La valeur ajoutée de la branche automobile représente ainsi un peu moins de 3% du PIB. Les autres grands pays d'Europe occidentale spécialisés en automobile sont la Suède (2% du PIB), puis la France et l'Espagne (environ 1% du PIB). Le Royaume-Uni et l'Italie sont nettement moins spécialisés (autour de 0,5% du PIB).

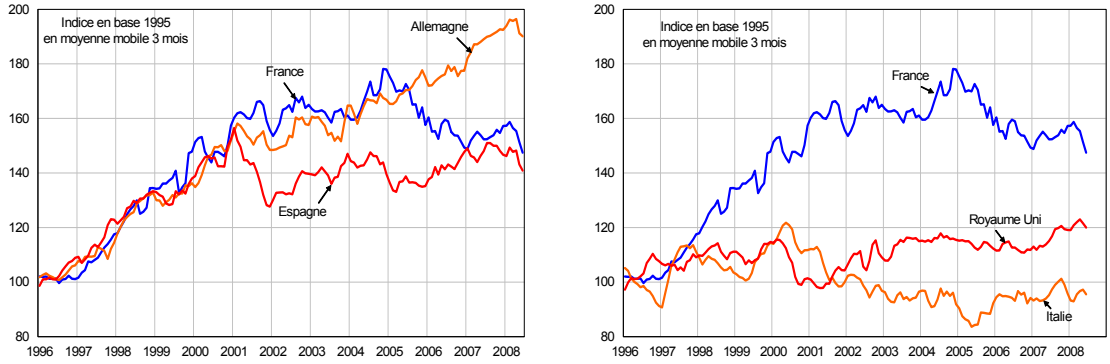
Dans les Nouveaux États Membres d'Europe de l'Est, la spécialisation en automobile s'est fortement accrue depuis le milieu des années 1990, en lien avec une hausse de la demande intérieure et l'installation de chaînes de production des constructeurs des autres pays. Le poids de l'automobile dans le PIB y est maintenant plus élevé en moyenne que dans les pays d'Europe occidentale.

Graphique 6 : poids de l'automobile dans le PIB en 2005



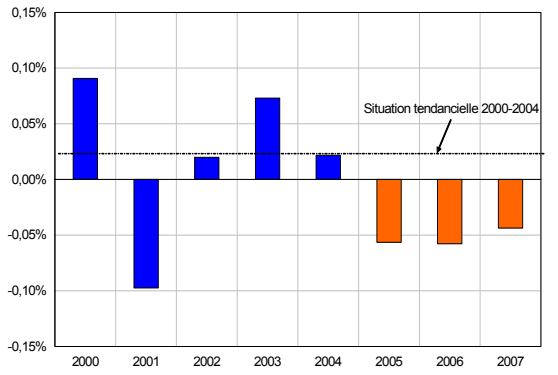
Graphique 7 : production automobile - comparaison avec les principaux pays européens

l'Allemagne et l'Espagne **l'Italie et le Royaume-Uni**



Sources : Eurostat.

Graphique 8 : contribution de la branche auto à la croissance du PIB en France



Source : INSEE

Le recul de 17% de la valeur ajoutée dans la branche automobile en volume entre 2004 et 2007 s'est accompagné d'une perte d'emplois de 8% (les effectifs dans la branche sont passés de 220 000 équivalents temps plein en moyenne en 2004 à 202 000 en 2007, soit une perte de 18 000 équivalents temps plein, source : Comptes nationaux).

Le 3 juillet 2008, l'État et l'industrie automobile ont signé une charte en faveur de l'emploi dans le secteur, la charte nationale de coopération pour le soutien et l'accompagnement des entreprises du secteur automobile et de leurs salariés. Elle comporte différents volets, portant notamment sur le recrutement, la formation, la mobilité et la reconversion professionnelle. Une enveloppe budgétaire de 150 millions d'euros sur trois ans est prévue pour l'application de cette charte, dont environ le tiers financé par l'État.

Le recul de l'activité et de l'emploi dans la branche automobile ne couvre cependant pas les effets induits sur les autres branches d'activité, *via* l'impact sur les sous-traitants (dans l'industrie des biens intermédiaires et d'équi-

(4) Source : Insee, comptes trimestriels en valeur. Le résultat est légèrement inférieur à celui obtenu à partir des données d'Eurostat.

pement principalement) et dans les services aux entreprises (intérim notamment). On estime (cf. encadré 3) que les évolutions dans l'automobile ont entraîné une perte totale pour l'économie de 0,2 point sur la croissance du PIB en volume par an en 2005, 2006 et 2007 par rapport à la tendance 2000–2004.

Le net ralentissement de l'activité automobile s'observe également sur le solde des échanges commerciaux d'automobiles[5] : l'excédent d'environ 2,8 milliards d'euros par trimestre (soit 11 milliards d'euros par an) observé entre 2000 et 2004 a totalement fondu.

La disparition de l'excédent commercial (cf. graphique 10 ci-contre) est principalement le fait du ralentissement **des exportations** automobiles qui explique à lui seul une perte d'un peu plus de 1 point de croissance par an des exportations de produits manufacturés[6] en 2005, 2006 et 2007 et donc une perte de 0,2 point sur la croissance du PIB en volume. Dans le même temps, **les importations** sont restées dynamiques et donc la contribution négative des importations automobiles à la croissance du PIB s'est accentuée en 2007, alors que les exportations automobiles ne contribuaient plus à la croissance du PIB.

Tableau 1 : contribution à la croissance du PIB (en écart au rythme tendanciel 2000–2004)

	2005	2006	2007
Valeur ajoutée auto.	**–0,08%**	**–0,08%**	**–0,08%**
Consommation auto.	0,05%	–0,08%	0,04%
Exportations auto.	–0,24%	–0,23%	–0,18%
Importation auto.	0,03%	0,04%	–0,07%
Total demande automobile (conso+exports nettes)	**–0,16%**	**–0,27%**	**–0,21%**

2. La production automobile en France s'est redressée à la mi 2007 en raison d'un renouvellement de gamme et de l'éco-pastille, avant de faiblir en dépit de la bonne tenue des ventes sur le marché intérieur

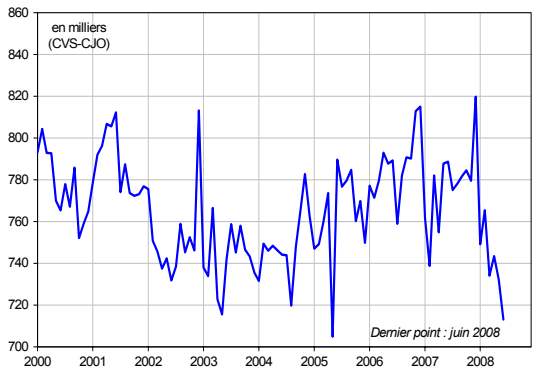
2.1 La sortie et la montée en régime des nouveaux modèles des constructeurs français ont probablement permis une progression de la production au 2ème semestre 2007

L'amélioration de l'offre des constructeurs français peut contribuer à expliquer leurs succès commerciaux depuis 2007. Ils ont en effet mis récemment sur le marché des nouveaux modèles de véhicules : C4 Picasso de Citroën, Peugeot 308, nouvelles Twingo et Laguna, Clio Estate et Modus de Renault. Pour autant, le succès des marques françaises n'est pas une condition suffisante pour assurer l'augmentation de la production en France, car seuls les véhicules de moyenne et haut de gamme permettent encore aux constructeurs français de s'affranchir partiellement de l'impératif de réduction des coûts de production et de ne pas délocaliser la fabrication de ces modèles (cf. partie 1).

L'augmentation de la production en France devrait donc *a priori* résulter essentiellement du succès de nouveaux modèles de gamme moyenne ou haute. Si la demande plus faible que prévu pour la nouvelle Laguna a contraint à des périodes de chômage économique en 2008, la C4 Picasso et la Peugeot 308 ont rapidement figuré parmi les dix voitures les plus vendues en France. Simultanément, l'attente de nouveaux modèles (Renault Sandero (Dacia), Renault Mégane III et Laguna coupé pour octobre) a sans doute aussi contribué à freiner la demande[7].

Globalement, la branche automobile est redevenue un soutien à la croissance de la production manufacturière au 2e semestre 2007. Toutefois, un net ralentissement de la production automobile a eu lieu en début d'année (après +2% au 4ème trimestre de 2007, la production s'est stabilisée au 1er trimestre 2008 puis a reculé de 6% au 2ème trimestre). Ce mouvement a été également observé dans les autres pays (-3% en Allemagne) dans un contexte de baisse du marché européen des ventes de véhicules depuis la fin de l'année 2007, avec un fort recul en Espagne et en Italie en particulier que ne compense pas la bonne tenue du marché français.

Graphique 9 : immatriculations de véhicules neufs en zone euro



Source : ACEA, DGTPE

(5) Le freinage de la consommation d'automobile amorcé au 2ème semestre 2005 a également pesé sur la croissance annuelle en 2006 à hauteur d'un peu moins de 0,1 point de PIB.

(6) Le poids des exportations manufacturières dans le PIB est d'environ 17%-18%.

(7) Par exemple, une nouvelle Mégane devant être présentée au prochain Mondial de l'Automobile, en octobre, la production de Mégane et de Scénic est tombée à 1 430 unités par jour à la fin de 2007, contre 2 400 fin 2004, lors du pic de production de ces modèles.

Encadré 3 : **modélisation de l'impact d'une baisse de la production automobile sur le PIB**

L'impact d'une baisse de la production automobile sur l'économie est estimé en deux étapes.

1er étape : *Ralentissement de la branche automobile et effets indirects sur les autres branches manufacturières*

L'effet direct d'un ralentissement de la production automobile (noté $\dot{P}_0$)[a] sur la branche manufacturière est estimé à partir du poids relatif $\frac{P_0}{P_{manuf}}$ de la branche automobile dans le secteur manufacturier (15%) soit : $\dot{P}_0 \cdot \frac{P_0}{P_{manuf}}$.

L'effet indirect sur les autres branches manufacturières vient du ralentissement des consommations intermédiaires de la branche automobile en autres produits manufacturés : ce ralentissement freine ainsi la demande adressée aux autres branches (via les emplois intermédiaires), proportionnellement au poids des emplois intermédiaires de la branche automobile dans la demande globale adressée à chacune de ces branches.

Sous l'hypothèse d'un coefficient technique constant[b], la consommation intermédiaire de la branche automobile en produit *i* ($i \in \{1,\ 2,\ 3\}$), qui sont des emplois intermédiaires (notés $EI_{i\to 0}$) vue de la branche i, ralentit au même rythme que la production automobile. La demande globale pour la branche *i* est ainsi affectée à hauteur de $\dot{D}_i = \dot{P}_0 \cdot \frac{EI_{i\to 0}}{D_i}$. Ainsi, par exemple, la consommation de la branche automobile en biens intermédiaires représente 7% de la demande globale adressée à ce dernier secteur.

En supposant que la production de la branche i évolue comme la demande qui lui est adressée[c], l'impact du ralentissement automobile sur la production de la branche *i* est dans un premier temps de : $\dot{P}_i = \dot{P}_0 \cdot \frac{EI_{i\leftarrow 0}}{D_i}$. Cette baisse de la production dans la branche *i* va entraîner à son tour des baisses dans les autres branches $j (j \neq i)$. En suivant la même logique, l'effet de second tour de la branche *i* sur la branche *j* est donnée par : $\dot{P}_j = \dot{P}_i \cdot \frac{EI_{j\to i}}{D_j}$.

Ainsi l'impact total sur la production manufacturière serait de :

$$\dot{P}_{manuf} = \underbrace{\dot{P}_0 \cdot \frac{P_0}{P_{manuf}}}_{\text{effet direct}} + \sum_{i=1}^{3} \left\{ \underbrace{\dot{P}_0 \cdot \frac{EI_{i\to 0}}{D_i} \cdot \frac{P_i}{P_{manuf}}}_{1^{\text{er}}\text{ effet indirect}} + \sum_{j\neq i} \underbrace{\dot{P}_0 \cdot \frac{EI_{i\to 0}}{D_i} \cdot \frac{EI_{j\to i}}{D_j} \cdot \frac{P_j}{P_{manuf}}}_{2^{\text{ème}}\text{ effet indirect}} \right\}$$

En se référant à la période 2000-2004, une baisse d'un point de la production automobile induit une baisse de 0,19 point de la production manufacturière dont : 0,15 point par effet direct, 0,03 qui transite par le ralentissement de l'activité dans le secteur des biens intermédiaires et enfin 0,01 point dû à la baisse induite dans les biens d'équipement.

Le ralentissement d'un point de la production automobile entraîne ainsi, *via* le seul ralentissement de la valeur ajoutée du secteur manufacturier (qui représente 10% du PIB), une réduction de 0,02 point de PIB.

2eme étape : *Effet global d'un ralentissement de la production manufacturière sur le PIB*

En utilisant une maquette comptable de prévision à court terme, qui permet de prendre en compte l'impact d'un ralentissement de la production manufacturière sur les autres secteurs d'activité (services aux entreprises notamment), l'impact sur le PIB est doublé : un point de ralentissement de la production automobile entraîne une perte additionnelle de 0,02 point de PIB via le ralentissement induit dans les secteurs autres que manufacturier.

Ainsi, la baisse observée de la production automobile en 2005 de −4,7% par rapport à la tendance (2000-2004), aurait un impact d'environ 1% sur la production manufacturière et qui mécaniquement fait baisser le PIB de 0,2 point.

Ce chiffrage ne tient pas compte du moindre dynamisme de la valeur ajoutée par rapport à la production sur la période récente (sous l'effet probable du mouvement de délocalisation de la production à l'étranger) et constitue donc une borne inférieure de l'impact réel de cette baisse du rythme de production.

a. 0 pour désigner le secteur automobile, les 3 autres secteurs de la branche manufacturière au niveau E : biens de consommation, biens d'équipements et bien intermédiaires seront notée successivement 1, 2 et 3.
b. On fait l'hypothèse que les coefficients techniques (rapport entre les consommations intermédiaires et la production) sont stables dans chaque branche.
c. On suppose ainsi que les importations restent proportionnelles à la demande globale.

2.2 L'éco-pastille favorise la vente de petites voitures, souvent de marques françaises

Mesure phare du Grenelle de l'environnement, l'éco-pastille, mise en œuvre en décembre 2007, est un système incitatif de bonus/malus à l'achat des voitures particulières neuves en fonction des émissions de CO2 et une prime à la casse. Le malus s'applique à l'achat de voitures particulières neuves émettant plus de 160gCO2/km, alors que le bonus bénéficie aux achats de voitures particulières neuves émettant moins de 130gCO2/km. Enfin, le super bonus de 300 € est conditionné à la mise à la casse d'un véhicule de plus de 15 ans et à l'achat d'une voiture particulière neuve émettant moins de 130gCO2/km.

Tableau 2 : barème bonus/malus pour l'achat d'un véhicule neuf décomposé en 9 classes

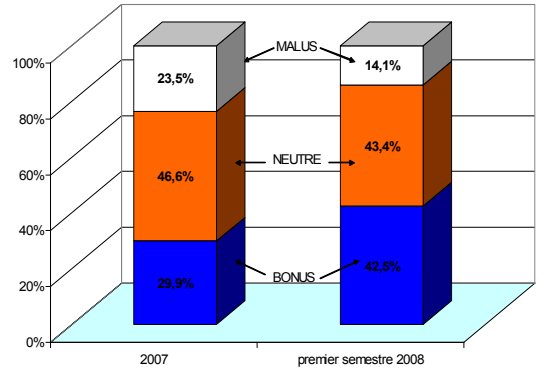
Classe	Seuils supérieurs d'émission	Barème
A	100gCO2/km	1 000€
B	120gCO2/km	700€
C–	130gCO2/km	200€
C+	140gCO2/km	0€
D	160gCO2/km	0€
E–	165gCO2/km	–200€
E+	200gCO2/km	–750€
F	250gCO2/km	–1 600€
G	supérieur à 250gCO2/km	–2 600€

Lecture : l'achat d'un véhicule neuf de la classe B (émissions comprises entre 101 et 120gCO2/km) conduit au versement d'une prime de 700€.

La mesure engendre une incitation en faveur des voitures moins chères et moins polluantes. La structure du marché neuf selon les classes d'émissions de CO2 a ainsi été fortement modifiée, avec une augmentation importante de la part de marché de la classe B. Au premier semestre 2008, les ventes de véhicules bénéficiant du bonus progressent d'environ 50%, pour représenter 42,5% du marché (contre 30% en 2007). Les ventes de véhicules les plus polluants (classes E, F et G) reculent d'environ 40% pour représenter 14% du marché contre 23,5% en 2007. L'effet favorable du bonus sur les ventes du créneau des petites voitures a probablement été amplifié par la hausse des prix des carburants et par l'arrivée relativement récente de modèles tels que la nouvelle Peugeot 207 et les Renault Twingo 2, Clio Estate et Modus.

L'éco-pastille conduit également à une augmentation des ventes de véhicules neufs. Au premier semestre 2008, la progression des ventes de voitures particulières neuves est de 4,5% par rapport à la même période en 2007, à nombre comparable de jours ouvrables (soit environ 48 000 unités supplémentaires).

Graphique 10 : ventes de véhicules neufs selon les classes d'émissions de CO2



Source : ADEME, DGE, calculs DGTPE.

Les constructeurs français, très présents dans les classes de véhicules soutenues par l'éco-pastille (Renault et PSA représentent environ deux tiers des ventes bénéficiant du bonus et moins de 30% des ventes soumises à malus) devraient voir leur part de marché se renforcer en 2008. Sur un marché français en progression de 4,5% en glissemen annuel au 1er semestre 2008, les deux grandes marques françaises, enregistrent des augmentations supérieures à la moyenne : le groupe Renault (y compris Dacia) progresse de 8,3% et PSA de 5,1%. Les deux constructeurs s'approprient 53,9% du marché (contre 51,8% en 2007).

Toutefois, le dispositif ne bénéficie que partiellement à la production nationale, les constructeurs français réduisant actuellement leur production en France de véhicules de gamme inférieure et moyenne inférieure (cf. partie 1), dont les ventes sont soutenues par la mesure.

3. Les mesures d'incitation à la R&D et le soutien à l'innovation prises par les pouvoirs publics devraient permettre de renforcer la compétitivité du secteur automobile

3.1 La réforme du Crédit d'Impôt Recherche votée fin 2007 permettra de plus que doubler l'aide à la R&D du secteur

La Recherche et Développement ainsi que l'innovation constituent des éléments essentiels de la croissance et de l'emploi dans les économies dites «de la connaissance». A l'instar de ses partenaires européens, la France s'est donc engagée lors du Conseil de Lisbonne (2000) à augmenter ses dépenses de R&D de manière à porter leur montant à 3% du PIB, le secteur privé devant prendre en charge les deux tiers de ce nouvel investissement.

L'industrie automobile dans son ensemble est le premier secteur en termes de volume de R&D en France (environ 4 Md€ en 2006, soit 17,5% de la dépense intérieure de R&D des entreprises – DIRDE). La recherche du secteur est particulièrement concentrée dans les grandes entreprises (de plus de 1 000 salariés : groupes Renault, PSA et Valeo) qui effectuent 93% de la DIRDE automobile.

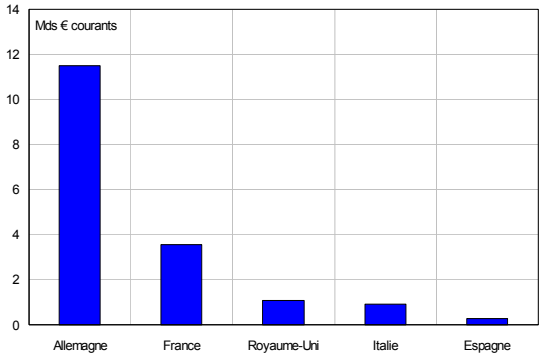
Les entreprises françaises réalisent au total moins de recherche que leurs homologues allemandes (l'Allemagne est particulièrement spécialisée dans le secteur automobile : 11,5 Md€ de dépenses de R&D et 30% de la DIRDE allemande[8]) en raison de la moindre taille de ce secteur dans notre pays, mais l'intensité de R&D (R&D ramenée à la valeur ajoutée) est comparable.

Les entreprises du secteur automobile bénéficieront d'une augmentation sensible de l'aide *via* le Crédit d'Impôt Recherche (CIR, voir encadré). La réforme du CIR devrait permettre, à niveau constant de R&D (dépenses de R&D au niveau de 2006), de multiplier par 2,6 le montant de CIR versé à l'industrie automobile (environ 273 M€[9] après la réforme contre 104 M€ en 2007). D'après les résultats d'une enquête du cabinet Deloitte, la réforme du CIR bénéficie d'une notoriété significative et d'un accueil très favorable de la part de l'ensemble des entreprises. Il devrait naturellement s'ensuivre une augmentation de l'effort de R&D, essentiellement réalisé en France.

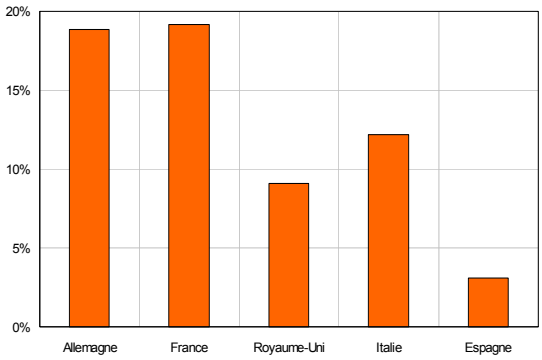
(8) Source : OCDE (2005).

(9) Source : base CIR 2006, sont comptabilisés les groupes réalisant plus de la moitié de leur R&D dans le secteur automobile. Ces groupes sont supposés conserver leur structure fiscale entre 2006 et 2008.

Graphique 11 : DIRDE automobile en 2005



Graphique 12 : intensité[10] de la R&D automobile en 2005



Source : OCDE, Eurostat, calculs DGTPE.

Le Crédit d'Impôt Recherche (CIR) est le principal dispositif fiscal de soutien à la recherche privée en France. Cette mesure transversale constitue, du point de vue de la théorie économique, la contrepartie publique aux externalités positives engendrées par les dépenses privées de R&D. Le dispositif a été considérablement renforcé et simplifié en loi de finances pour 2008. Le montant de CIR d'une entreprise est désormais égal à 30% de ses dépenses de R&D pour les 100 premiers M€ de R&D (majoré à 50% l'année d'entrée dans le dispositif, et à 40% la deuxième année), auxquels s'ajoute 5% des dépenses engagées au-delà de 100 M€. La mesure devrait inciter les entreprises à augmenter leur effort de R&D et développer la production de véhicules de haut de gamme, et pourrait rendre le site France beaucoup plus attractif dans le choix de localisation des laboratoires de recherche qui constitue un gisement d'emplois pour l'avenir.

3.2 Le secteur automobile est fortement impliqué dans trois pôles de compétitivité

Les pôles de compétitivité associent, sur un secteur géographique délimité, des entreprises, des centres de recherche ou de formation et les pouvoirs publics autour d'une thématique technologique. Plusieurs arguments théoriques légitiment la mise en place de cet instrument de politique industrielle, notamment les externalités de réseaux induites (augmentation par exemple des partenariats public/privé) et la meilleure diffusion des connaissances au niveau régional.

Le secteur automobile est fortement impliqué dans trois pôles de compétitivité ayant reçu environ 80 M€ de financement public en 2006.

- Le pôle mondial Systém@tic en Ile-de-France développe les systèmes complexes (optique, électronique et logiciel) trouvant notamment leur application dans le secteur automobile.
- Le pôle à vocation mondiale MOV'EO en Ile-de-France et en Normandie concentre des projets sur la sécurité des personnes, l'efficacité énergétique des moyens de transport et le respect de l'environnement.
- Le pôle Automobile Haut de Gamme en Bretagne, Pays de Loire et Poitou-Charentes est spécialisé dans le domaine de l'électronique embarquée pour automobile.

Othman BOUABDALLAH,
Guillaume GILQUIN et Marie-Alberte PINCON

(10) DIRDE automobile rapportée à la valeur ajoutée du secteur.

Éditeur :

Ministère de l'Économie,
de l'Industrie et de l'Emploi

Direction générale du Trésor
et de la Politique économique

139, rue de Bercy
75575 Paris CEDEX 12

Directeur de la Publication :

Philippe Bouyoux

Rédacteur en chef :

Philippe Gudin de Vallerin

(01 44 87 18 51)

tresor-eco@dgtpe.fr

Derniers numéros parus

Septembre 2008

n°42. Mode de rémunération des médecins
Valérie ALBOUY, Muriel DEPREZ

Juillet 2008

n°41. Le rôle des facteurs financiers dans la hausse des prix des matières agricoles
William ARRATA, Bertrand CAMACHO, Caterine HAGEGE, Pierre-Emmanuel LECOCQ, Ivan ODONNAT

n°40. Éclatement de la bulle sur le marché immobilier américain
Stéphane SORBE

Juin 2008

n°39. Perspectives d'évolution des dépenses de retraite et rôle d'un fonds de réserve
Falilou FALL, Nicolas FERRARI

n°38. Quel effet des réformes structurelles dans un État membre de la zone euro sur le reste de la zone ?
Thibault GUYON, Bérengère JUNOD-MESQUI