

Trajectoires divergentes pour les industries automobiles européennes

Cyprien Bechler
Bruno Quille
Marie Sala

**Département de la
conjoncture**

Ce dossier analyse la baisse quasi continue depuis 2007 de la production de véhicules automobiles¹ en France, de l'ordre de 40 %, en la comparant aux évolutions des autres principales économies européennes.

Cette baisse ne provient que partiellement de la demande intérieure : d'une part, les parts de marché des marques françaises sur le marché domestique sont stables depuis 2007, d'autre part, la baisse du nombre d'immatriculations totales n'est que de 15 %. À l'inverse, en Espagne et en Italie, la baisse de la production automobile depuis 2007, d'ampleur équivalente, est pour l'essentiel due à la chute de la demande intérieure.

L'ampleur de la baisse de la production en France est davantage liée à la forte dégradation des échanges extérieurs. Depuis 2007, elle correspond en France à une perte de 800 000 automobiles, alors que le solde commercial s'améliore au Royaume-Uni, en Italie et en Espagne, et qu'il se détériore de moins de 100 000 automobiles en Allemagne. Cette divergence par rapport à nos principaux partenaires ne s'explique que partiellement par la conjoncture : la baisse des immatriculations chez nos principaux partenaires est de 24 %, en moyenne depuis 2007, guère plus qu'en France.

Cette contre-performance a en fait commencé dès 2005, quand les exportations françaises ont décroché. Tout d'abord, les constructeurs automobiles français ont délocalisé à l'étranger la majeure partie de l'assemblage de leurs véhicules : en 2013, seul un quart des véhicules particuliers et des véhicules utilitaires légers de marque française est produit en France alors que cette part s'élevait à 54 % en 2005. Ensuite, au-delà de ce mouvement de délocalisation, les marques françaises ont perdu des parts de marché à l'étranger, indépendamment de leur lieu de production. Ainsi, la production en Asie des constructeurs français a progressé de moins de 100 % depuis 2005, contre +300 % pour les constructeurs allemands.

Depuis début 2013, la production automobile s'est stabilisée en France et en Italie, et redressée en Espagne. En France les immatriculations restent globalement stables, et cette atonie devrait se prolonger dans les prochains trimestres, compte tenu de leur relative résistance ces dernières années, et de la faible progression attendue du pouvoir d'achat. Ainsi, le redressement de la production automobile en France devrait davantage provenir des exportations, notamment vers l'Europe du Sud, où le potentiel de rebond de la demande intérieure est plus élevé. ■

(1) Sauf précision contraire, l'analyse est restreinte à la production de véhicules particuliers et utilitaires légers : ce champ est donc plus restreint que celui de la branche d'activité NAF C29-1 qui désigne l'ensemble des véhicules automobiles, y compris les poids lourds, et a fortiori de la branche d'activité NAF (29) qui désigne l'ensemble de l'industrie automobiles, et inclut donc également les équipementiers.

Un secteur encore important de l'économie

Des effets d'entraînement importants sur le reste de l'économie

En 2013, la valeur ajoutée de l'industrie automobile² ne représente plus que 0,4 % de la valeur ajoutée totale (et un poids équivalent pour l'emploi hors intérim). Pour autant, le poids économique de cette industrie reste important.

D'une part, le secteur automobile³ représente près de 10 % des exportations françaises de biens (38,4 Mds€ en 2013) et reste un employeur important. Il vient soutenir de nombreux emplois par effet d'entraînement dans la plasturgie, le caoutchouc, la sidérurgie et les services aux entreprises : lorsque le secteur automobile génère une unité de valeur ajoutée, il génère via les consommations intermédiaires produites sur le territoire national plus de quatre unités de valeur ajoutée (Insee, 2012). L'industrie automobile contribue donc davantage à l'activité que son seul poids comptable ne l'indique.

Enfin, 16 % des dépenses intérieures de recherche et développement des entreprises en France⁴ sont réalisées par l'industrie automobile et, en 2011, 25 % des investissements en R&D en Union européenne concernent le secteur automobile⁵. L'automobile constitue donc encore un secteur stratégique de l'économie, en France et plus largement dans les principaux pays européens.

Un secteur très volatil

D'autre part, l'activité de l'industrie automobile sur-réagit aux phases d'expansion ou de contraction de l'économie comme en témoigne son évolution durant la crise (Insee, 2009), et ce, pour l'ensemble des principales économies européennes : en France, entre 1999 et 2012, la volatilité de la valeur ajoutée de l'industrie automobile a été trois fois supérieure à celle de l'industrie manufacturière. De plus, alors que l'emploi dans l'industrie manufacturière a baissé de 16 % depuis 2008, la chute de l'emploi dans l'industrie automobile atteint 37 %.

Consommation d'automobiles : l'Allemagne, le Royaume-Uni et la France résistent, l'Espagne et l'Italie décrochent

En France, la chute de la production ne provient que partiellement des immatriculations

Depuis 2007, la demande intérieure en automobiles diverge entre les pays. En Allemagne, au Royaume-Uni et dans une moindre mesure en France, les immatriculations de véhicules neufs ont retrouvé aujourd'hui un niveau proche de celui d'avant-crise (cf. *tableaux 1 à 3*), en ligne avec la relative résistance de la demande intérieure de ces trois pays durant ces dernières années (cf. *graphique 1*). En revanche, les immatriculations en Espagne et en Italie se sont particulièrement dégradées (cf. *tableaux 4 et 5*) : elles ont été réduites de moitié par rapport à leur niveau d'avant-crise, alors que la chute de la demande intérieure dans son ensemble n'a pas dépassé 10 % dans ces pays.

(2) Dans toute cette partie introductive, le champ est donc plus large que celui de l'analyse détaillée du reste du dossier : il comprend l'ensemble des véhicules particuliers (VP), véhicules utilitaires légers (VUL), poids lourds (PL) et des équipements automobiles.

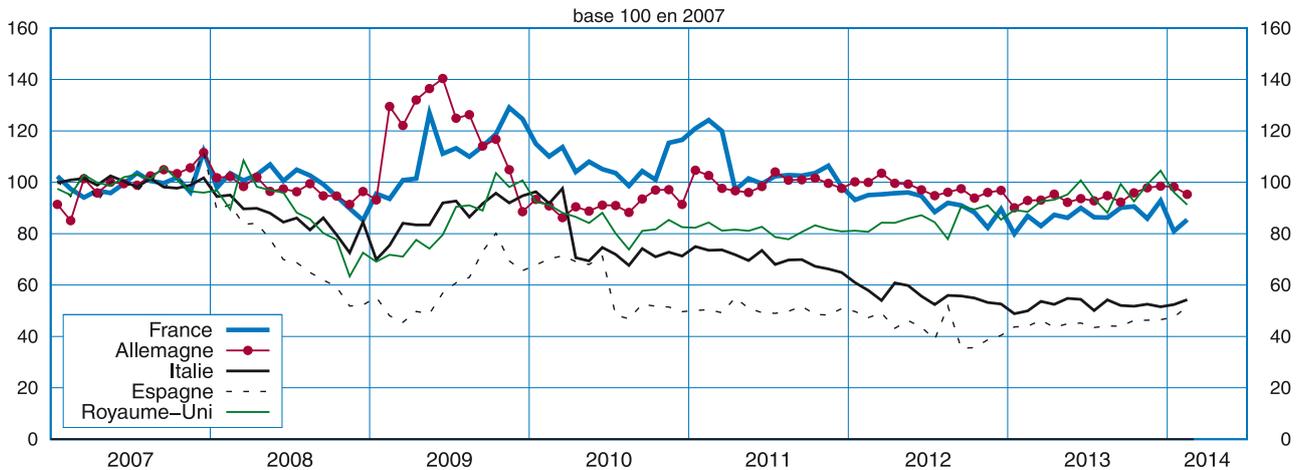
(3) En toute rigueur, on devrait parler de branche automobile, car en comptabilité nationale, le secteur automobile produit d'autres biens ou services que des automobiles.

(4) Source : MESR - DGESIP/DGRI - SIES.

(5) Cf. le « Tableau de bord de la R&D: malgré la crise, les grandes entreprises de l'UE continuent d'investir dans l'innovation », communiqué de presse de la Commission européenne

Trajectoires divergentes pour les industries automobiles européennes

1 - Immatriculations (véhicules particuliers)



Note : le profil heurté des immatriculations après 2008 est dû aux dispositifs de primes à la casse mis en place au cours de l'année 2009 dans les cinq pays. Ces dispositifs ont conduit à des achats anticipés de véhicules neufs et ont donc modifié le profil des immatriculations à moyen terme.
Source : BCE

Tableau 1

France : véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers* (en milliers)

			2000-2007	2007-2013
Immatriculations	(1)	véhicules	-23	-368
		%	-1	-15
Commerce extérieur	(2)=(3)-(1)	véhicules	-323	-836
		véhicules	-311	45
		véhicules	-290	-862
		véhicules	215	-72
		véhicules	-7	-61
		véhicules	70	115
Production totale	(3)	véhicules	-346	-1 204
		%	-11	-41

Sources : CCFA, OICA

Exemple : de 2000 à 2007, les immatriculations totales ont baissé de 23 000, alors que de 2007 à 2013 la baisse a été de 368 000.

* Pour la France, les données disponibles ne permettent pas d'isoler la production des véhicules particuliers de celle des véhicules utilitaires légers.

Note de lecture : décomposition du solde commercial français

Soit :

$immat_{FR}$ le total des immatriculations en France ; $immat_{FR}$ les immatriculations de marques françaises en France ;

$immat_{ETR}$ les immatriculations de marques étrangères en France ;

$prod$ le total de la production d'automobiles en France ; $prod_{FR}$ la production de marques françaises en France ;

$prod_{ETR}$ la production de marques étrangères en France : donc $prod = prod_{FR} + prod_{ETR}$

$\alpha_{FR} = \frac{prod_{FR}}{immat_{FR}}$ et $\alpha_{ETR} = \frac{prod_{ETR}}{immat_{ETR}}$ les « taux de couverture » respectifs des marques françaises et étrangères depuis le territoire français

$pdm_f = \frac{immat_{FR}}{immat_{FR} + immat_{ETR}}$ la part de marché des marques françaises en France

En négligeant les variations de stocks, on a la relation suivante :

Solde commercial

= Production - immatriculations ;

= $(\alpha_{FR} - 1) * immat_{FR} + (\alpha_{ETR} - 1) * immat_{ETR}$

= $[(\alpha_{FR} - 1) * pdm_{FR} + (\alpha_{ETR} - 1) * (1 - pdm_{FR})] * immat$

En différenciant une fois, on obtient (les termes croisés sont dans e)

Δ Solde commercial

= $(\alpha_{FR} - \alpha_{ETR}) * immat * \Delta pdm_{FR}$ (a)

+ $pdm_{FR} * immat * \Delta \alpha_{FR}$ (b)

+ $(1 - pdm_{FR}) * immat * \Delta \alpha_{ETR}$ (c)

+ $[(\alpha_{FR} - 1) * pdm_{FR} + (\alpha_{ETR} - 1) * (1 - pdm_{FR})] * \Delta immat$ (d)

+ e (e)

(a) Ce terme traduit la variation de parts de marché des marques françaises relativement aux marques étrangères dans les immatriculations françaises.

(b) Ce terme traduit l'évolution du taux de couverture des constructeurs français, c'est-à-dire du rapport entre leur production en France et les immatriculations de marque française.

(c) Ce terme est l'équivalent du terme b pour les constructeurs étrangers.

(d) Ce terme traduit l'effet sur le commerce extérieur de la variation de la demande intérieure à part de marché et taux de couverture inchangé.

Trajectoires divergentes pour les industries automobiles européennes

Tableau 2

Allemagne : véhicules particuliers

			2000-2007	2007-2013
Immatriculations	(1)	véhicules	-229 329	-195 763
		%	-7	-6
Commerce extérieur Contribution de l'évolution des parts de marché des marques allemandes	(2)=(3)-(1) (a)	véhicules	806 550	-64 533
		véhicules	-16 320*	69 860
Production totale	(3)	véhicules	577 221	-260 296
		%	11	-5

* Comparaison 2007/2004

Tableau 3

Royaume-Uni : véhicules particuliers

			2000-2007	2007-2013
Immatriculations	(1)	véhicules	157 895	-125 387
		%	7	-5
Commerce extérieur	(2)=(3)-(1)	véhicules	-264 645	80 531
Production totale	(3)	véhicules	-106 750	-44 856
		%	-7	-3

Tableau 4

Espagne : véhicules particuliers

			2000-2007	2007-2013
Immatriculations	(1)	véhicules	226 117	- 890 086
		%	16	-55
Commerce extérieur	(2)=(3)-(1)	véhicules	-396 696	414 006
Production totale	(3)	véhicules	-170 579	-476 080
		%	-7	-22

Tableau 5

Italie : véhicules particuliers

			2000-2007	2007-2013
Immatriculations	(1)	véhicules	70 084	-1 189 884
		%	3	-48
Commerce extérieur Contribution de l'évolution des parts de marché des marques italiennes	(2)=(3)-(1) (a)	véhicules	-581 508	667 489
		véhicules	83 501*	-34 084
Production totale	(3)	véhicules	-511 424	-522 395
		%	-36	-57

* Comparaison 2007/2005

Sources : CCFA, OICA, ANFIA, VDA

Trajectoires divergentes pour les industries automobiles européennes

Depuis 2007, la part de marché des constructeurs nationaux s'est stabilisée en France

De 2003 à 2007, la baisse de la part de marché des constructeurs nationaux s'est accompagnée d'une implantation croissante en France des constructeurs étrangers

Depuis 2007, ces deux phénomènes se sont interrompus

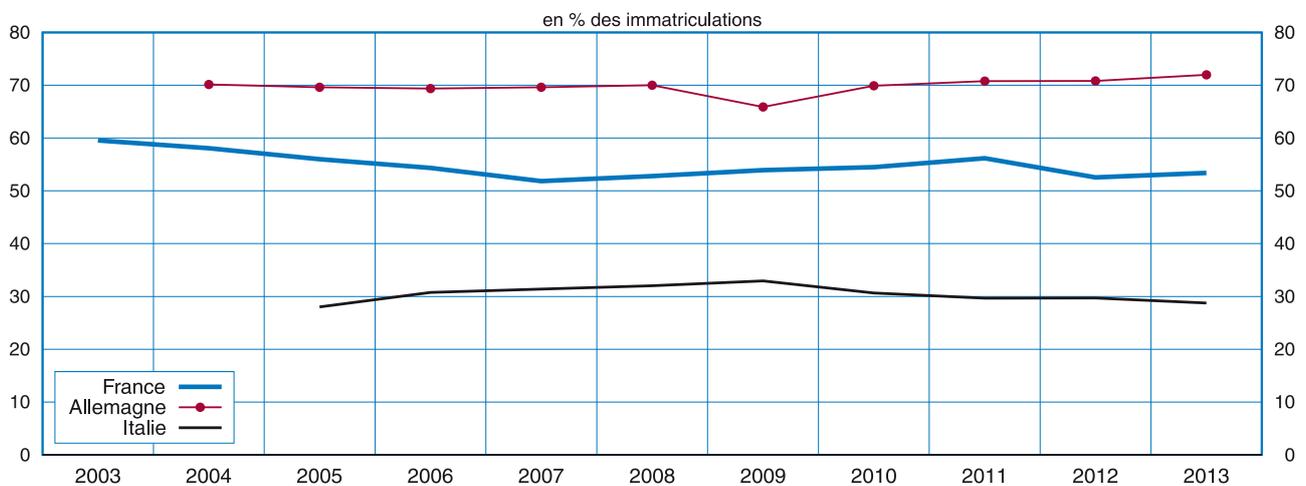
En France, la baisse de la production automobile avant la crise de 2008 s'expliquait en partie par le comportement des consommateurs français, de plus en plus nombreux à choisir des voitures de marques étrangères, plus souvent importées que les voitures de marques domestiques. Ainsi, la part de marché des constructeurs nationaux (cf. encadré) a baissé de près de 10 points entre 2003 et 2007 (cf. graphique 2). En revanche, depuis 2008, cette part de marché s'est stabilisée, et ne contribue donc plus à la baisse de la production.

Avant la crise, l'augmentation de la part de marché des constructeurs étrangers a eu un impact faible *in fine* sur la dégradation du commerce extérieur car elle s'est accompagnée d'une implantation en France plus importante des constructeurs étrangers (cf. tableau 1, ligne a et c).

Depuis 2007, la stabilisation des parts de marché des constructeurs nationaux s'accompagne à l'inverse d'une légère diminution de la part des immatriculations de marques étrangères produites en France, si bien qu'*in fine*, la contribution nette de ces deux effets de 2007 à 2013 est du même ordre de grandeur que sur la période précédente (cf. tableau 1, ligne a et c).

Ainsi, depuis 2007 en France, les immatriculations ont été plutôt résistantes, et la part de marché des constructeurs français s'est stabilisée. L'ampleur de la chute de la production de véhicules en France depuis 2007 doit donc provenir des échanges extérieurs.

2 - Parts de marché des constructeurs nationaux



Sources : ANFIA, CCFA, VDA

Encadré - Production nationale, constructeurs nationaux

La mondialisation du marché de l'automobile a affaibli le lien qui unissait un constructeur automobile à un pays particulier. En France, jusqu'au début des années 2000, seuls Renault et PSA produisaient des véhicules sur le territoire national. Depuis, des constructeurs étrangers se sont implantés en France (Toyota à Valenciennes et Daimler qui produit la marque Smart à Hambach). Dans le même temps, des usines de marques françaises se sont installées sur tous les continents. Ainsi, la production automobile sur le territoire français ne dépend plus

exclusivement des constructeurs nationaux, et les résultats des constructeurs français dépendent moins de leur activité en France.

Du fait du rachat de marques par des constructeurs étrangers, certains pays possédant une industrie automobile développée n'hébergent plus de constructeurs nationaux : c'est le cas de l'Espagne et du Royaume-Uni, qui ne produisent donc que des voitures de marques étrangères. ■

Trajectoires divergentes pour les industries automobiles européennes

La construction automobile emblématique de la dégradation du solde commercial français

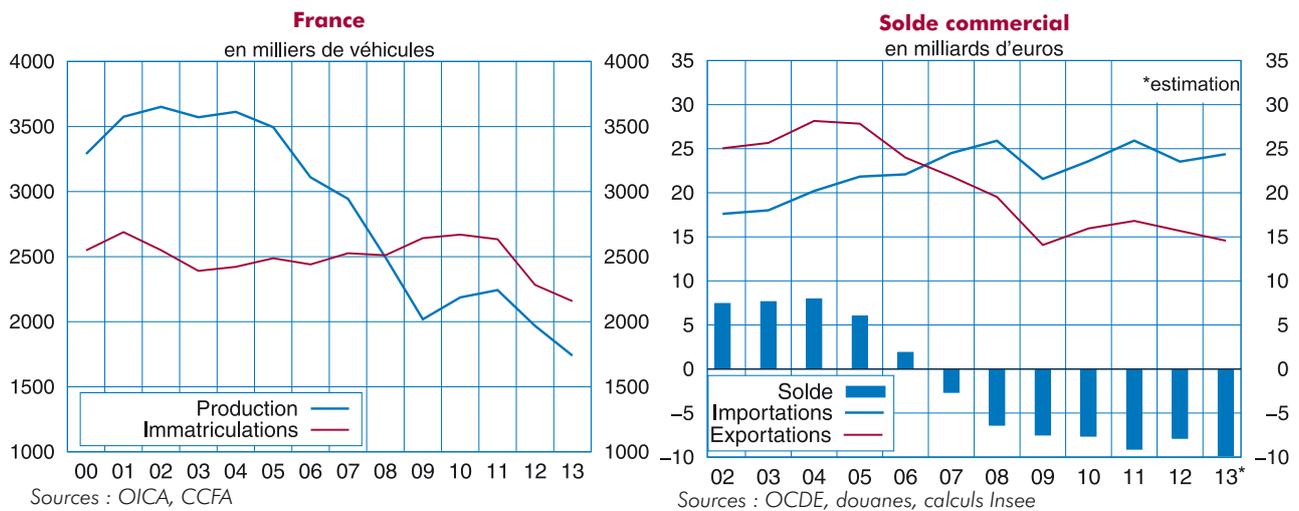
Les exportations françaises décrochent

Si en Allemagne et en Italie la production d'automobiles et les immatriculations évoluent parallèlement, en France, la production d'automobiles diminue progressivement à partir de 2004, et devient inférieure aux immatriculations à partir de 2008 (cf. graphique 3a). L'écart entre ce qui est produit et ce qui est acquis par les agents intérieurs (les immatriculations), le solde du commerce extérieur⁶, a diminué de 18 Mds d'euros entre 2004 et 2013 (cf. graphique 3b), du même ordre de grandeur que la dégradation de l'ensemble du déficit commercial (hors énergie) de la France. Cette dégradation est due au décrochage des exportations, alors que les importations ont résisté. Elle touche notamment les échanges avec l'Italie, l'Espagne, le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Europe de l'Est (cf. graphique 3c). En revanche, le solde bilatéral ne s'est pas détérioré vis-à-vis du Japon et de la Corée.

Dans la conclusion de la partie précédente, la dégradation du solde commercial est imputable en premier lieu à celle du « taux de couverture » des constructeurs français en France (cf. ligne b du tableau 1) : leur volume de production en France a baissé nettement plus que leurs ventes en France.

(6) Hors variations de stocks, qu'il faut comptablement ajouter à la différence entre production et immatriculations.

3 (a, b, c) - La dégradation du solde commercial (véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers)



Trajectoires divergentes pour les industries automobiles européennes

Les exportations pénalisées par des pertes de parts de marché...

Le décrochage des exportations françaises d'automobiles a commencé en 2005, alors que celles de nos partenaires européens ont continué à être dynamiques jusqu'en 2007 (cf. *graphique 4a*). Depuis la crise, la demande extérieure adressée à la France, s'est repliée (comme celles à destination des autres pays européens) mais, c'est en France que les exportations ont le plus chuté. En Allemagne et au Royaume-Uni, elles sont même supérieures aujourd'hui à leur niveau de 2007.

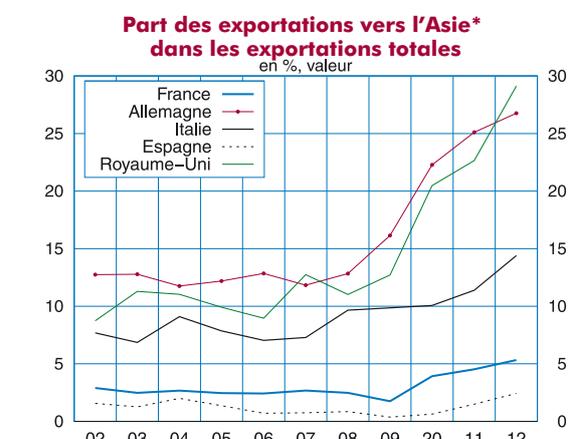
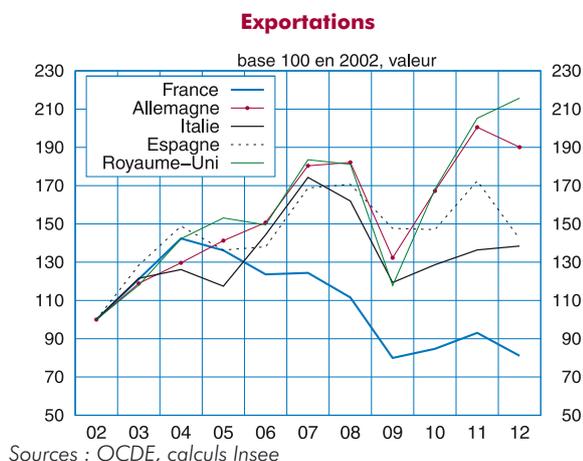
... notamment en raison de la délocalisation de la production des marques françaises

Ce décrochage des exportations françaises est lié à la part grandissante des voitures de marques domestiques à l'étranger : depuis 2004, les marques françaises ont réduit leur production domestique sur le territoire national d'environ 50 %, alors même que leur production mondiale résiste (la même tendance a débuté dès le début des années 2000 chez les constructeurs italiens) (cf. *graphiques 5a et 5b*). Pour autant, au-delà de ce mouvement de délocalisation, les marques françaises ont perdu des parts de marché à l'étranger, indépendamment de leur lieu de production. Ainsi, en Asie, marché en forte croissance, la progression des exportations françaises et celle de la production de marques françaises ont été somme toutes modérées depuis 2005. D'une part, la part des exportations vers l'Asie dans les exportations totales n'a crû que de 3 points en France depuis 2005 contre plus de 15 points en Allemagne et au Royaume-Uni (cf *graphiques 4b*). Et, la production en Asie des constructeurs français a progressé de moins de 100 % depuis 2005, contre +300 % pour les constructeurs allemands (cf. *graphiques 5b et 5c*). Cet écart vient du fait que la production des constructeurs français en Asie était concentrée en Iran, où elle a chuté, alors que la croissance de la production en Chine a été identique pour les constructeurs français et allemands (300 % sur la période) mais à partir d'une base beaucoup plus faible pour les constructeurs français.

Ces phénomènes n'ont été observés ni chez les constructeurs en Allemagne...

Les marques allemandes ont donc servi la progression de la demande asiatique via une forte progression des exportations et de la production en Asie. Ainsi, la production de véhicules en Allemagne est aujourd'hui supérieure à son niveau d'avant crise (cf. *graphique 5c*). Certes, la production en amont de l'assemblage a été partiellement délocalisée à l'étranger, notamment dans les pays d'Europe Centrale et de l'Est. Pour autant, selon les données de la comptabilité nationale, l'affiliation de l'industrie automobile allemande à une « économie de bazar » est discutable (cf. *annexe 1*).

4 (a et b) - Performance à l'exportation (véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers)

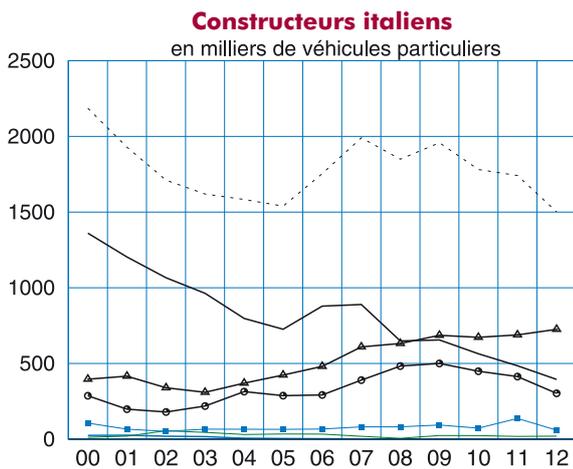


Trajectoires divergentes pour les industries automobiles européennes

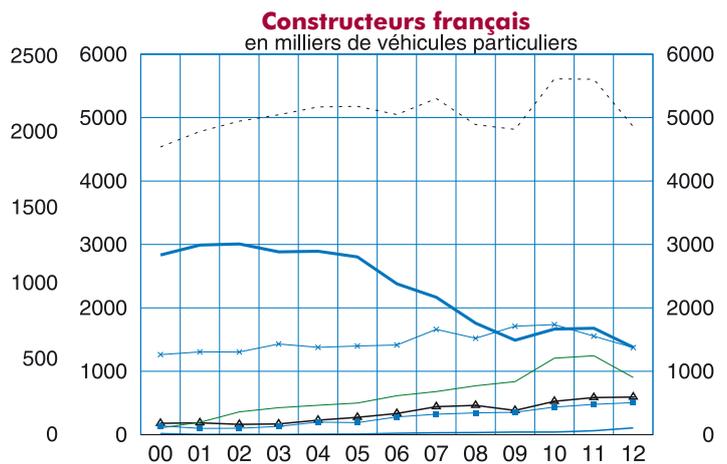
... ni chez les équipementiers en France

L'ampleur de la baisse de la production de véhicules en France depuis 2007 provient donc d'abord des échanges extérieurs, et dans une moindre mesure de la demande intérieure. Il est intéressant de regarder si les mêmes phénomènes sont à l'œuvre dans la production d'équipements automobiles. L'exercice ne peut être répliqué, car nous ne disposons pas de données aussi exhaustives. Toutefois, l'analyse des diverses données disponibles (cf. annexe 2) permet de conclure que la chute de la production d'équipements automobiles a été de moindre ampleur à celle de véhicules, et que celle-ci provient essentiellement de la demande intérieure, car le solde commercial ne s'est pas dégradé depuis 2007 (les exportations et les importations se situant en 2013 proches de leur niveau de 2007). Ainsi, le mouvement de relocalisation à l'étranger de la production semble avoir été nettement moins massif chez les équipementiers que pour les constructeurs.

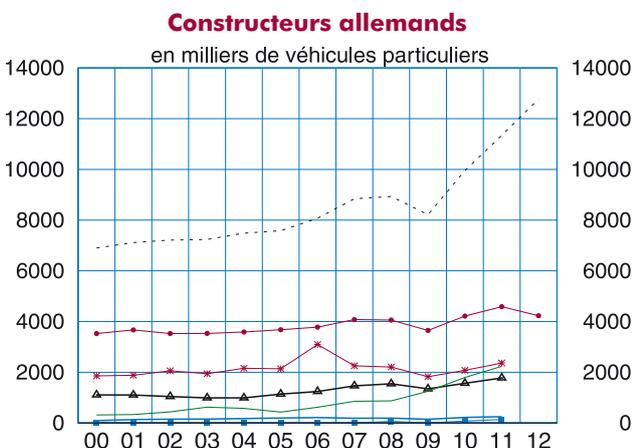
5 (a, b et c) - Évolution de la localisation de la production des grands groupes automobiles



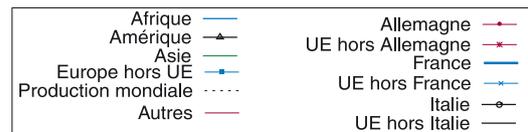
Source : OICA



Source : OICA



Source : OICA



Trajectoires divergentes pour les industries automobiles européennes

La chute de la production automobile française s'est interrompue en 2013

Du mieux partout en Europe depuis fin 2012

Contrairement à la production d'automobiles exprimées en unités produites, l'indice de la production industrielle (IPI) prend en compte la qualité des automobiles (à prix constants), et plus généralement les effets de structure⁷. Ces effets semblent secondaires : depuis 2007, l'IPI évolue parallèlement au nombre de véhicules produits.

Aujourd'hui, la conjoncture est favorable au secteur de l'automobile dans la zone euro. En Allemagne et au Royaume-Uni, où la production était stable à un niveau élevé en 2012, la production progresse à nouveau (cf. graphique 6). En Espagne, en Italie et en France, où la production avait atteint un point bas fin 2012, l'indice de la production industrielle s'est stabilisé, voire s'est redressé. Les immatriculations se sont stabilisées en Allemagne, en France et en Italie, et sont dynamiques en Espagne et au Royaume-Uni, témoignant dans le premier cas d'un début de rattrapage après la forte chute durant la crise, et dans le deuxième de la vigueur de la reprise économique.

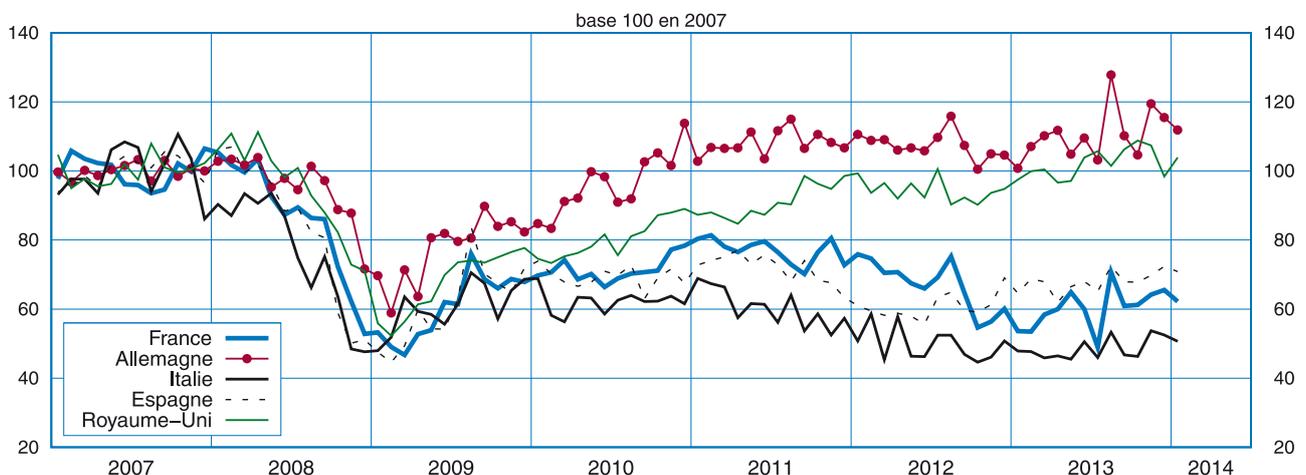
En France, la relative résistance des immatriculations depuis 2008 limite le potentiel de rebond

En France, selon l'enquête de conjoncture de l'Insee dans l'industrie automobile, le climat s'améliore et les perspectives personnelles de production sont à +27 en mars 2014, alors qu'elles étaient en moyenne en 2012 de l'ordre de -50, mais plusieurs à-coups complexifient la lecture de la tendance récente. En particulier, les immatriculations ont fortement crû en décembre (+6,6 %) avant de chuter en janvier (-13,2 %), en raison du durcissement du malus écologique au 1^{er} janvier 2014 (cf. éclairage de la fiche Consommation). Dès février, les immatriculations ont redémarré (+4,3 %).

Ce changement de réglementation ne semble pas avoir modifié les parts de marché : les marques françaises représentaient en février 2014 un peu moins de 50 % des immatriculations en France, soit à peu près autant qu'à l'automne 2013. En revanche, le comportement d'anticipation a clairement profité aux marques étrangères, dont la part de marché s'élève à 55 % en décembre. D'ailleurs, le contrecoup sur la consommation d'automobiles en janvier a pesé à peine sur la production automobile française, qui a été quasi stable (-0,3 %).

(7) En outre, faute de disponibilité des données, alors que jusqu'à présent, était commentée la construction de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires légers (VUL), l'IPI construction automobile est maintenant considéré et inclut aussi la construction des véhicules lourds. L'examen des données françaises permet de vérifier que les évolutions sont comparables sur les deux champs.

6 - Indice de production industrielle de véhicules automobiles



* Pour le Royaume-Uni, la série représentée est l'indice de production de l'industrie automobile (y compris équipementiers).
Source : Eurostat

Trajectoires divergentes pour les industries automobiles européennes

La reprise de la consommation et le maintien de la part de marché des marques françaises dans les immatriculations renforcent ainsi la demande adressée à la production intérieure, même si l'ampleur du rattrapage en France ne sera pas de même intensité qu'en Italie et en Espagne, compte tenu de la relative résistance des immatriculations ces dernières années, et de la faiblesse attendue des gains de pouvoir d'achat. Mais, la reprise à l'œuvre dans ces pays devrait bénéficier en partie à la production sur le territoire français et contribuer à améliorer le solde commercial français via les exportations automobiles. ■

Annexe 1 - L'industrie automobile allemande : une économie de « bazar » ?

Si l'Allemagne a conservé une production domestique importante, un écart s'est creusé à partir du milieu des années 1990 entre production et valeur ajoutée, en lien avec un contenu croissant de la production (et des exportations) en consommations intermédiaires importées. Ainsi, l'Allemagne se serait ainsi rapproché d'un modèle de type « économie de bazar », selon l'expression du directeur-général de l'Ifo, institut de conjoncture allemand (Sinn 2006). Le contenu en importations de la production allemande augmenterait, et la croissance de la valeur ajoutée (et donc les créations d'emplois) serait ainsi limitée. En particulier, les processus de production allemands seraient riches en consommations intermédiaires en provenance de l'étranger. Cette externalisation de l'amont de la chaîne de production serait notamment réalisée à destination des pays d'Europe centrale (Nunnenkamp 2006). Dans le cas de l'automobile, ce « modèle » reviendrait à ne faire que l'assemblage du véhicule sur le territoire allemand.

Du milieu des années 1990 jusqu'au milieu des années 2000, ce constat est vérifié dans l'ensemble de l'économie allemande (Cancé et al. 2006) : l'augmentation de la valeur ajoutée est moins dynamique que celle de la production. Dans l'industrie automobile, une diminution de la part de la valeur ajoutée dans la production est également observée (cf. graphique 1). Concrètement, la part des consommations intermédiaires dans la production augmente jusqu'en 2000, ce qui témoigne d'un phénomène d'accroissement de la sous-traitance.

Néanmoins, la part de la valeur ajoutée dans la production est stable, voire en légère progression, depuis le début des années 2000.

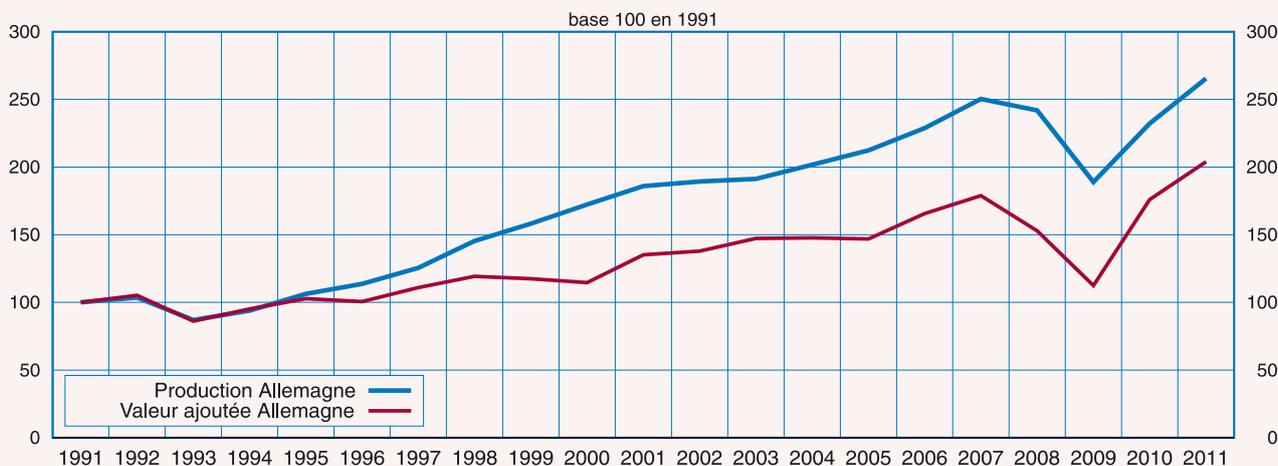
De plus, si la part des consommations intermédiaires en provenance de l'étranger dans la production automobile augmente depuis les années 1990 dans les deux pays, elle est plus importante en France (cf. tableau). En 2011, cette part s'élève à 40 % pour la France contre 34 % pour l'Allemagne. D'après ces données, l'industrie automobile allemande ne correspond donc pas plus à un « modèle d'économie de bazar » que son homologue française.

Dans la fabrication de matériel de transport, les entreprises allemandes, du fait de leur situation géographique notamment, sont davantage orientées vers les pays d'Europe centrale que la France, traditionnellement plus tournée vers les pays d'Europe du Sud (cf. graphique 2). Cette différence d'orientation géographique de la sous-traitance pourrait expliquer une partie de l'écart de compétitivité des deux industries automobiles, les coûts des facteurs étant plus élevés dans les pays d'Europe du Sud que dans les PECO¹ (Aichele et al. 2013). ■

(1) Pays d'Europe Centrale et Orientale : Bulgarie, Hongrie, Pologne, République Tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie.

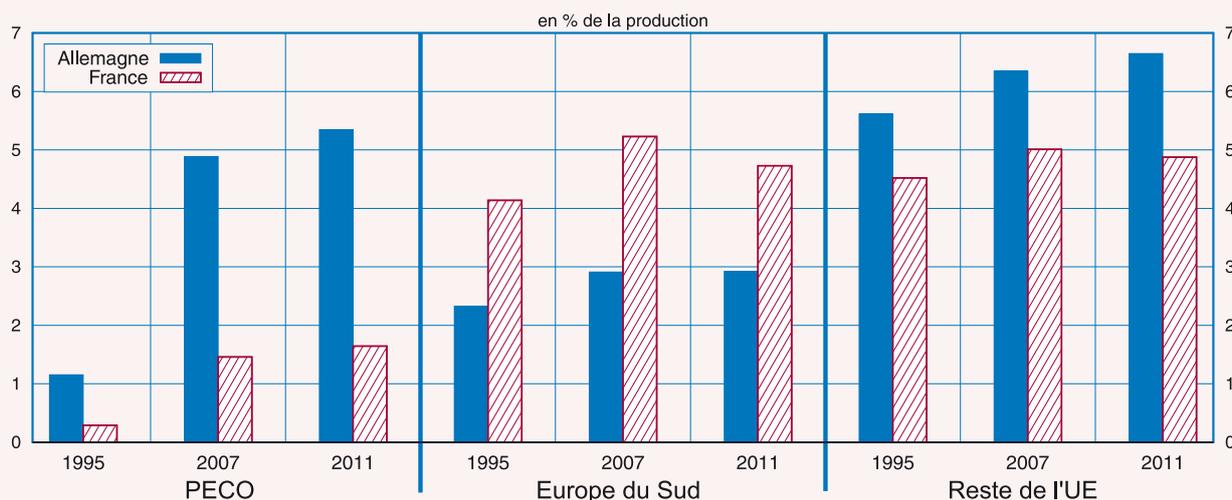
Trajectoires divergentes pour les industries automobiles européennes

1- L'Allemagne, « économie de bazar » dans l'industrie automobile ?



Source : Eurostat

2 - Part des consommations intermédiaires étrangères dans la production des matériels de transport



Sources : The World Input-Output Database, calculs Insee

Part dans la production automobile, en %

		1995	2000	2007	2011
Allemagne	Valeur ajoutée	32	22	24	26
	Consommations intermédiaires	68	78	76	74
	dont : allemandes	52	57	51	49
	dont : étrangères	16	21	25	25
France	Valeur ajoutée	nd	17	14	14
	Consommations intermédiaires	nd	83	86	86
	dont : françaises	nd	58	57	52
	dont : étrangères	nd	25	28	34

Note : pour obtenir la production totale, il faut ajouter à la somme de la valeur ajoutée et des consommations intermédiaires les impôts nets des subventions sur les produits.

Sources : Comptes nationaux pour la valeur ajoutée et les consommations intermédiaires, the World Input-Output Database, calculs Insee pour les partages des consommations intermédiaires domestiques et étrangères sur le champ matériel de transport

Trajectoires divergentes pour les industries automobiles européennes

Annexe 2 - Quid des équipementiers automobiles ?

L'industrie automobile ne se limite pas aux seuls constructeurs automobiles et à la fabrication de véhicules automobiles : en 2010, 45 % de la valeur ajoutée de l'industrie automobile est imputable aux équipements automobiles¹.

Il n'est pas possible de répliquer sur les équipementiers l'analyse menée dans le dossier sur la construction de véhicules, car l'information disponible n'est pas aussi exhaustive.

Toutefois, des données partielles sur les équipements automobiles qui permettent de dégager certains faits stylisés sont disponibles.

Tout d'abord, l'indice de production industrielle d'une part, et les données douanières d'autre part, existent sur le champ des équipements automobiles.

S'agissant de l'indice de la production industrielle (cf. graphique 1), deux différences peuvent être notées : premièrement, il n'a chuté que de 27 % entre 2007 et 2013 pour les équipements, contre 40 % pour la fabrication de véhicules automobiles. Deuxièmement, la reprise de ces derniers mois est plus marquée, puisque l'indice pour les équipements est en janvier 2014 12 % supérieur à sa moyenne de 2013, contre seulement 3 % pour la fabrication de véhicules.

S'agissant des données douanières (en valeur, cf. graphique 2), la différence entre les deux champs est davantage marquée : le solde commercial des biens d'équipements automobiles est excédentaire aujourd'hui encore, et il n'a pas diminué depuis 2007. Cette résilience provient en premier lieu des exportations, dont la baisse est bien inférieure à celle des véhicules automobiles (-8 % contre -33 %) ; en outre, la baisse des ventes de véhicules a commencé en 2005. Quant aux importations, leur baisse (-10 %) peut être considérée comme limitée, compte tenu de la situation conjoncturelle depuis 2007.

(1) Source : Insee, pondération des indices à la production industrielle de la section C29.3 de la NAF rev.2.

(2) Il n'est pas publié à un niveau plus fin, qui permettrait de distinguer constructeurs et équipementiers. En outre, il n'est pas disponible pour le compte provisoire, et donc disponible que jusqu'en 2011.

Ainsi, contrairement à ce qui est observé pour la production de véhicules, la chute de la production des biens d'équipements est imputable exclusivement à la demande intérieure (qui, pour les équipements automobiles, est composé en partie des consommations intermédiaires des constructeurs automobiles).

Enfin, l'équilibre ressources-emplois de l'industrie automobile² est mis en regard de celui analysé dans le dossier, relatif au champ des constructeurs automobiles (cf. tableau). Cette comparaison permet en creux d'obtenir des informations sur les équipements automobiles.

L'analyse de ce tableau livre les enseignements suivants :

- la baisse de la production (respectivement la contribution du commerce extérieur) de l'industrie automobile est moins importante (moins négative) que celle de la production de véhicules, ce qui est conforme aux résultats trouvés sur l'IPI et les données douanières relatifs aux biens d'équipements automobiles.

- les emplois intermédiaires de l'industrie automobile, qui incluent notamment les équipements automobiles (et pas les véhicules qui sont comptabilisés, lorsqu'ils sont achetés par des entreprises, en investissement), ont très fortement chuté, nettement plus que la production.

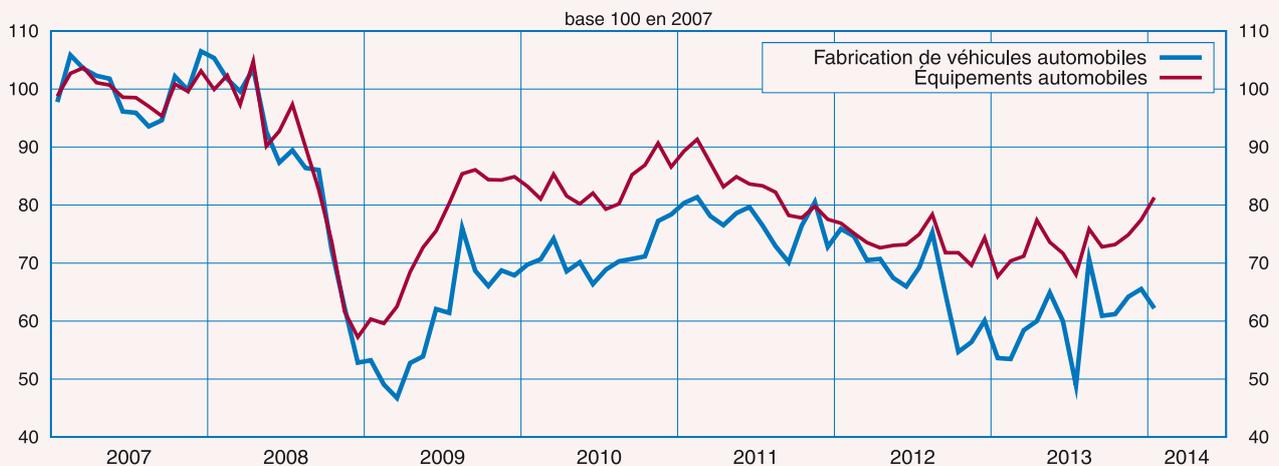
Au total, même si les données sont partielles, tout se passe comme si les équipementiers, en France, avaient dû faire face à une chute de la demande intérieure bien plus forte que les constructeurs, mais étaient parvenu *in fine* à limiter la chute de leur production via la résilience de leurs exportations. Bien entendu, il y a une forte interdépendance entre équipementiers et constructeurs : la chute de la demande intérieure des équipementiers, est en fait le miroir de la chute de la production (et donc des consommations intermédiaires) des constructeurs ; la résilience des exportations des équipementiers pourrait provenir en partie de la demande de constructeurs français à l'étranger. ■

Tableau Emplois- Ressources simplifié (variation de 2007 à 2011)

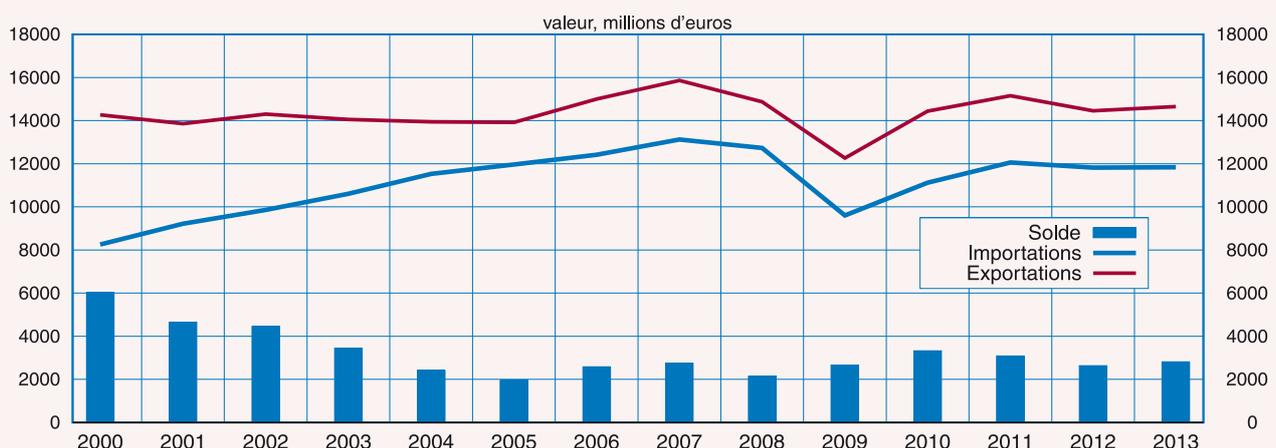
	Industrie automobile 2007-2011	production de véhicules 2007-2011
Production (en %)	-19	-24
Demande finale (en %)	-3	4
Emplois intermédiaires (en %)	-18	nd
Exportations (en %)	-18	nd
Importations (en %)	-2	nd
Contribution du commerce extérieur à la production (en points)	-14	-27

Trajectoires divergentes pour les industries automobiles européennes

1 - Indice de la production industrielle



2 - Les échanges d'équipements automobiles



Bibliographie

Aichele R., Felbermayr G., Heiland I., 2013, "Neues aux Basarökonomie", Ifo Schnelldienst 6/2013, pp 17-28.

Cancé R., Montornès J., Ourliac B., 2006, « Zoom sur l'économie allemande : l'Allemagne se qualifie pour la reprise », Insee, juin 2006.

Insee, 2009, « Le coup de frein à la production automobile : sa part dans la récession », Note de conjoncture de mars 2009.

Insee, 2012, « Construction aéronautique et construction automobile, deux secteurs qui ont un effet d'entraînement marqué sur l'économie », Note de conjoncture de mars 2012.

Nunnenkamp, P., 2006, "Relocation, offshoring and labour market repercussions: the case of the German automobile industry in Central Europe", IfW Kiel.

Sinn H.-W., 2005, "Die Basar-Ökonomie, Deutschland: Exportweltmeister oder Schlusslicht?", Ifo Schnelldienst vol. 58 issue 06, pp 3-42. ■