

La crise sanitaire a frappé un secteur automobile européen qui faisait face par ailleurs à des défis structurels majeurs

En 2020, l'industrie automobile est confrontée à une crise sans précédent qui vient s'ajouter aux nombreux facteurs de changement déjà à l'œuvre avant le choc. D'une part, les volumes de vente et la production se sont effondrés du fait des mesures de confinement. D'autre part, les constructeurs doivent renouveler leur gamme de véhicules car la législation environnementale et la fiscalité évoluent avec l'introduction d'objectifs ambitieux en termes d'émissions de CO₂. Ces changements interviennent dans un contexte où les groupes multinationaux français ont localisé une large partie de leur production à l'étranger au cours des vingt dernières années.

La production automobile européenne reste amoindrie après le choc sans précédent du printemps

Les mesures de restrictions mises en œuvre au printemps dans les différents pays européens y ont entraîné la chute brutale de la production automobile sur le continent. Depuis lors, la production automobile a rebondi mais elle demeure toutefois nettement inférieure à son niveau d'avant-crise. Elle se situait ainsi en

septembre 2020, 2,1 % en deçà de son niveau de février en France, 14,7 % en Allemagne, 21,1 % au Royaume-Uni et 6,4 % en Italie. Compte tenu du poids du secteur automobile dans l'industrie, notamment en Allemagne¹, la dynamique de la production automobile contribue sensiblement à celle de la production industrielle dans son ensemble : de fait, par rapport à février, l'indice de production industrielle de septembre se trouvait en retrait de 6,1 % en France, 8,4 % en Allemagne, 4,9 % au Royaume-Uni et 2,9 % en Italie².

1. L'industrie automobile représente une part importante de la valeur ajoutée de l'industrie manufacturière dans son ensemble : 8,4 % en France, 16,7 % en Allemagne, 9,8 % au Royaume-Uni, 5,8 % en Italie et 9,7 % en Espagne. Ces chiffres sont obtenus à partir des données d'entreprises et peuvent être soumis à certaines approximations quant aux périmètres étudiés.

2. Source : Eurostat

1 - Indices de production industrielle et automobile

base 100 février 2020, données CVS



Source : Eurostat, calculs Insee

Dans le détail de la production automobile³, la construction de véhicules automobiles a fortement rebondi en France et en Italie, en hausse de respectivement 3,2 % et 9,1 % en septembre par rapport à février, mais elle reste bien en dessous de son niveau d'avant-crise en Allemagne (-21,8 %). À l'inverse, la fabrication d'équipements automobiles accuse toujours un net recul en France et en Italie (respectivement -7,2 % et -18,1 % en septembre, par rapport à février), alors qu'en Allemagne elle a dépassé son niveau de février (+3,4 %).

Les immatriculations ont fortement chuté avec la fermeture des concessionnaires et les incertitudes pesant sur les ménages

Du côté de la demande, la crise sanitaire a entraîné une chute des achats de véhicules neufs. En moyenne sur les trois premiers trimestres de l'année 2020, les immatriculations de véhicules neufs aux particuliers sont en net recul par rapport à 2019 : -28,9 % en France, -25,5 % en Allemagne, -33,2 % au

Royaume-Uni et -34,2 % en Italie (*graphique 2*). Ces chiffres s'expliquent par la fermeture des concessionnaires au printemps, et sans doute aussi par un comportement plus attentiste des consommateurs au troisième trimestre. En France par exemple, l'indicateur synthétique de confiance des ménages a perdu en avril près de 8 points⁴. Les enquêtes auprès des ménages en Europe illustrent toutes le décrochage de la confiance des ménages. Les indicateurs synthétiques allemands et anglais ont perdu respectivement 9 et 15 points en avril et l'indicateur italien a perdu 7,5 points en mars⁵.

Les exportations automobiles européennes chutent fortement avec la crise

Du côté de la demande étrangère adressée au secteur, les exportations d'automobiles ont fortement baissé sur les trois premiers trimestres 2020, tant en France qu'en Allemagne, au Royaume-Uni ou en Italie (baisse de respectivement 36 %, 28 %, 57 % et 24 % par rapport à l'année précédente).

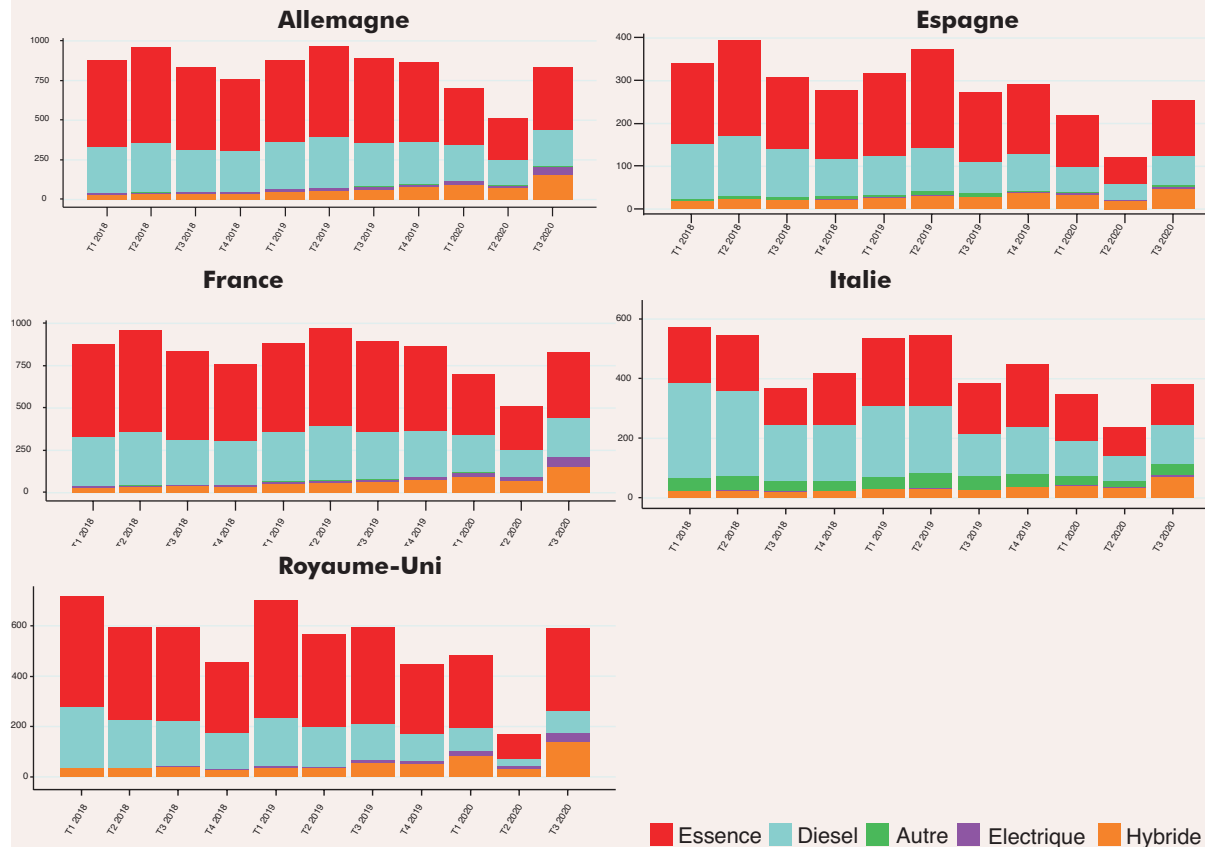
3. Le détail des indices de production automobile britannique n'est pas fourni par Eurostat.

4. Source : INSEE, *Informations Rapides* n°106 : « En avril 2020, chute inédite de la confiance des ménages », écart par rapport à mars.

5. À cause du confinement d'avril, l'enquête d'avril 2020 n'a pas eu lieu en Italie.

2 - Immatriculations des véhicules particuliers en Europe par type d'énergie

en milliers de véhicules



Source : association européenne des constructeurs automobiles ACEA

En particulier, les exportations françaises ont pâti principalement de la chute des ventes européennes (*graphique 3*), tandis que les exportations allemandes et italiennes ont été affectées aussi bien par la contribution des ventes européennes qu'extra-européennes. Toutefois, les exportations italiennes sont un peu moins affectées, grâce notamment à un moindre recul de la contribution des ventes intra-européenne par rapport à ses voisins.

De façon plus précise, en France, en Allemagne ou en Italie, les exportations de véhicules à destination des pays de l'Union européenne ont fortement chuté, traduisant la faiblesse de la demande intérieure européenne. En moyenne sur les mois de janvier à août 2020, les exportations allemandes et françaises de véhicules sur route à destination de l'Union européenne ont baissé de 42 % en valeur par rapport à la même période en 2019 et de 31 % en Italie.

S'agissant de la demande extérieure pour les véhicules européens, elle est aussi globalement en repli, mais certains pays européens sont plus touchés que d'autres. En moyenne sur les huit premiers mois de 2020, les exportations extra-européennes allemandes, italiennes et françaises ont baissé respectivement de 14 %, 13 % et 7 %, par rapport à la même période en 2019. Leur contribution à l'évolution des exportations de véhicules sur route dépend toutefois du poids de ces exportations extra-européennes dans les exportations totales de véhicules sur route : le Royaume-Uni et l'Allemagne sont, parmi les pays considérés ici, ceux dont la part des exportations extra-européennes est la plus forte avec respectivement 59 %⁶ et 51 % des exportations de véhicules sur route (en 2019), tandis qu'en Italie, elle est plus modeste (37 %) et plus encore en France (15 %).

6. Le détail des échanges commerciaux automobiles britannique en 2020 n'est pas fourni par Eurostat.

3 - Exportations automobiles européennes en 2020

glissement annuel, en %



Source : Eurostat, ONS britannique, calculs Insee

Avant même la crise sanitaire, le secteur automobile a connu depuis plusieurs années des évolutions structurelles importantes qui sous-tendent sa dynamique de long terme. En particulier, la localisation géographique de la production a beaucoup évolué. En parallèle, l'évolution des normes environnementales a un impact de plus en plus marqué.

Les constructeurs français ont en grande partie internationalisé leur production dans les années 2000

L'une de ces évolutions a trait à la localisation géographique de la production automobile. Sur les 20 dernières années, l'analyse de l'origine géographique de la production automobile des constructeurs français et allemands fait apparaître une internationalisation croissante de la production : la part de la production réalisée sur le territoire national a continuellement diminué, passant de respectivement 60 % et 50 % en France et en Allemagne en 2000 à respectivement 24 % et 31 % en 2017. En effet, la hausse de la production totale pendant la période s'est surtout faite en développant des sites de production dans d'autres pays : en particulier, la production des constructeurs allemands s'est fortement localisée en Chine, tandis que les constructeurs français se sont davantage localisés dans les pays de l'est de l'Europe, en Turquie ou au Maroc (graphique 4). Ces chiffres

témoignent d'une différence de stratégies entre les constructeurs français qui ont beaucoup délocalisé leurs usines d'assemblage de véhicules, tandis que les constructeurs allemands ont préféré garder les chaînes d'assemblage tout en externalisant la production de pièces détachées⁷.

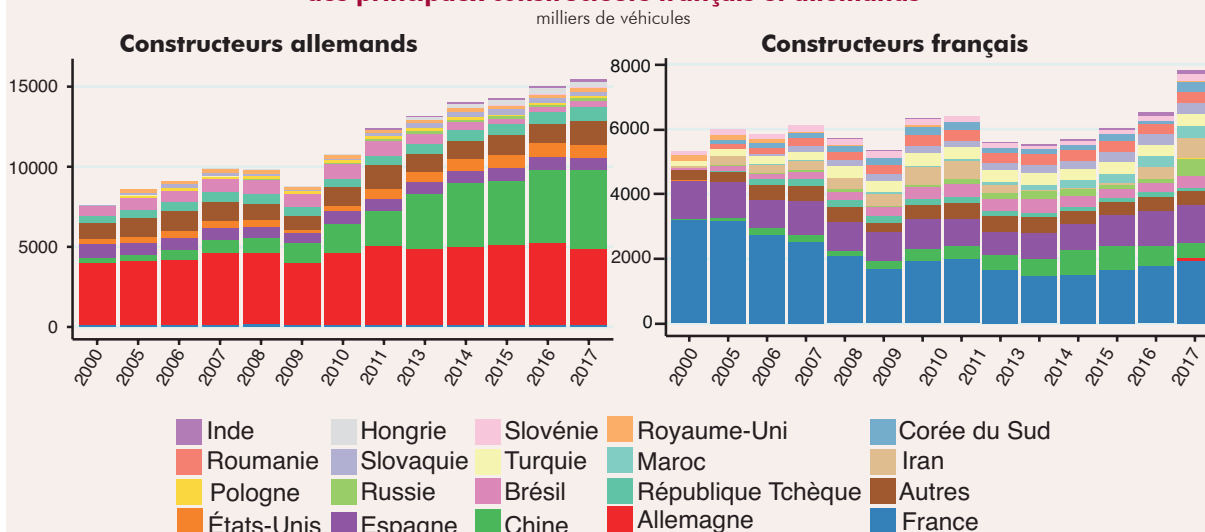
En outre, dans le cas de la France, la production nationale a diminué en niveau (2,3 millions de véhicules produits en 2018 contre 3,3 millions en 2000), tandis que l'Allemagne a maintenu un niveau de production à la fois relativement stable et élevé (autour de 5,5 millions de véhicules produits).

Les choix de production des constructeurs français et allemands se reflètent dans l'évolution de la balance commerciale des véhicules sur route pour ces deux pays. Ainsi, de 2000 à 2004, la France présentait un excédent commercial sur le poste des véhicules sur route, à hauteur de 6,2 milliards d'euros (graphique 5). Sa position s'est ensuite dégradée rapidement et, dès 2007, un déficit commercial est apparu sur ce poste (3,5 milliards d'euros). Le déficit a continué de se creuser et a atteint 11,4 milliards d'euros en 2018. Ce phénomène tient notamment à l'augmentation de l'importation de véhicules en provenance de pays dans lesquels les constructeurs français ont implanté des chaînes de production automobile⁸. En particulier, la France légèrement excédentaire en 2005 avec les pays de l'Est de l'Europe s'est trouvée par la suite dans un déficit

7. À partir des travaux de Head et Mayer (2019), la note n°58 du Conseil d'Analyse Économique publiée en juillet 2020 (K. Head, P. Martin, T. Mayer) souligne que la France a subi plus de délocalisations du fait de ses constructeurs nationaux, notamment en comparaison avec l'Allemagne.

8. Vacher (2019) montre également grâce aux statistiques annuelles d'entreprises que l'internationalisation de la production des constructeurs français pèse sur la balance commerciale en 2016, INSEE Première n°1783, novembre 2019.

4 - Localisation géographique de la production automobile des principaux constructeurs français et allemands



Source : OICA

croissant vis-à-vis de ces mêmes pays. De la même façon, le déficit français vis-à-vis de l'Espagne s'est accentué ces dernières années (3,4 milliards d'euros en 2018 après 1,5 milliards en 2005).

Le contraste avec la balance commerciale allemande est très net. L'Allemagne dégagait déjà en 2000 un excédent important de 48,5 milliards d'euros, et cet excédent a crû fortement pour atteindre 114 milliards d'euros en 2015, il a depuis lors reflué à 93 milliards d'euros en 2018. Cette forte croissance s'explique par de bonnes performances à l'exportation mais également par le fait que les constructeurs allemands privilégient davantage que leurs homologues français, l'assemblage des véhicules sur le territoire national, lesquels sont ensuite vendus sur place ou exportés. Ainsi, l'excédent allemand vers la Chine a fortement augmenté : de 4,2 milliards d'euros en 2009, il est passé à 15,4 milliards en 2018 et ce malgré la forte implantation des constructeurs allemands en Chine.

Les évolutions des réglementations environnementales européennes ont favorisé l'essor des voitures électriques et hybrides

L'autre évolution structurelle qui touche le secteur automobile depuis plusieurs années concerne la prise en compte des exigences environnementales en matière de lutte contre le changement climatique.

Via des amendes importantes en cas d'émissions moyennes par véhicule vendu supérieures à un

certain seuil, la nouvelle législation européenne incite très fortement les constructeurs à vendre des véhicules moins émetteurs de CO₂. Ces incitations peuvent de plus être renforcées au niveau national à travers, par exemple, des mesures fiscales de type bonus-malus écologique. Ainsi, le bonus-malus écologique en France s'est durci en janvier 2020 et juin 2020, et l'Allemagne s'apprête en 2021 à renforcer davantage encore la taxation des véhicules fortement émetteur de CO₂.

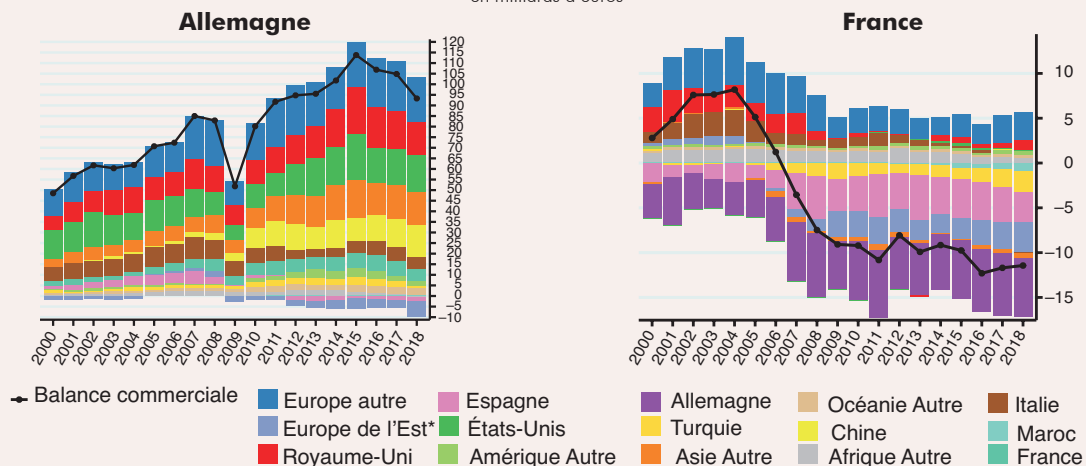
Ces nouvelles règles constituent un défi important pour les constructeurs car leurs émissions moyennes en 2019 étaient encore éloignées des cibles. Pour les atteindre, un renouvellement des gammes de véhicules proposés aux consommateurs est donc opéré.

Les immatriculations des trois premiers trimestres de 2020 suggèrent que la nouvelle législation a des effets concrets. Les parts de marché des véhicules électriques et hybrides ont bondi partout en Europe. Ceci représente un changement structurel important pour le marché automobile européen. En France, la part de l'électrique dans le total des immatriculations de voitures neuves est ainsi passé de 1,9 % en 2019 à 6,0 % sur les trois premiers trimestres de 2020 et celle des voitures hybrides a doublé pour atteindre 12,9 % en 2020. Le même phénomène est observé en Allemagne, l'électrique y gagne 3 points de part de marché à 4,8 % en 2020 et l'hybride s'établit à 15,3 % contre 6,6 % l'an dernier. ■

Hadrien Leclerc ■

5 - Balances commerciales annuelles par partenaire des véhicules sur route

en milliards d'euros



* Europe de l'Est : République Tchèque, Hongrie, Slovaquie, Slovénie, Roumanie, Pologne

Source : Eurostat