



Les défis du secteur automobile : compétitivité, tensions commerciales et relocalisation

Keith Head

UBC-Sauder School of Business

Philippe Martin

Sciences Po, membre du CAE

Thierry Mayer

Sciences Po, membre du CAE

Le secteur automobile est un secteur important... qui fait face à plusieurs défis

Un secteur important

- 6 % de la production mondiale, 8 % des exports (IMF, WEO), 5,8 % de l'emploi UE et 5 % US
- En France : 16 % des revenus du secteur manufacturier
- Et un secteur particulièrement mondialisé

Qui fait face à plusieurs défis

- Ralentissement global dès 2018
- Tensions commerciales
- Réduction des émissions de CO₂
- Crise Covid-19

La trajectoire descendante du secteur automobile en France (1/2)

Un déclin continu

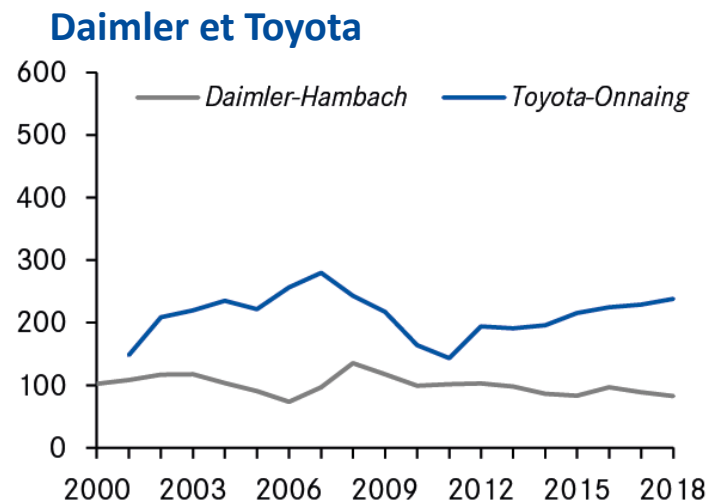
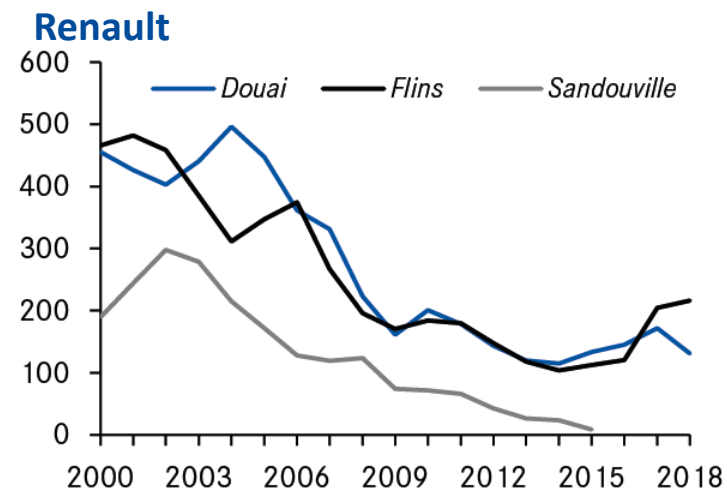
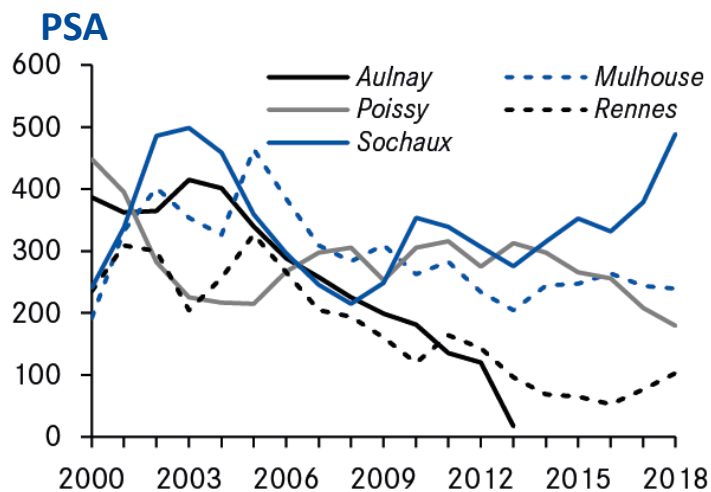
Depuis le milieu des années 2000 le site de production français connaît un déclin important

- – 36 % d'emploi entre 2000 et 2018
- Passage du 2^e constructeur européen au 5^e depuis 2011
- Délocalisations multiples et très sensibles aux coûts de production

Déclin surtout pour les marques françaises

La trajectoire descendante du secteur automobile en France (2/2)

Évolution de la production automobile française (par usine, par constructeur), en milliers



Lecture : Les chiffres n'incluent que les voitures particulières (à l'exclusion des véhicules utilitaires légers). L'axe vertical correspond à des milliers de voitures particulières.

Source : IHS-Markit.

Objectifs de la Note

Utilisation d'un modèle et de données très fines sur les sites de production

- Modèle de Head et Mayer (2019)
- Données fines IHS-Markit au niveau usine et modèle
 - 2000-2018
 - 113 marques et 2 153 modèles
 - 50 pays d'assemblage et 76 marchés

Simulation de scénarios

- Guerres et paix commerciale
- Ré-évaluation des coûts par les entreprises
- Augmentation de la compétitivité française
- Politique environnementale

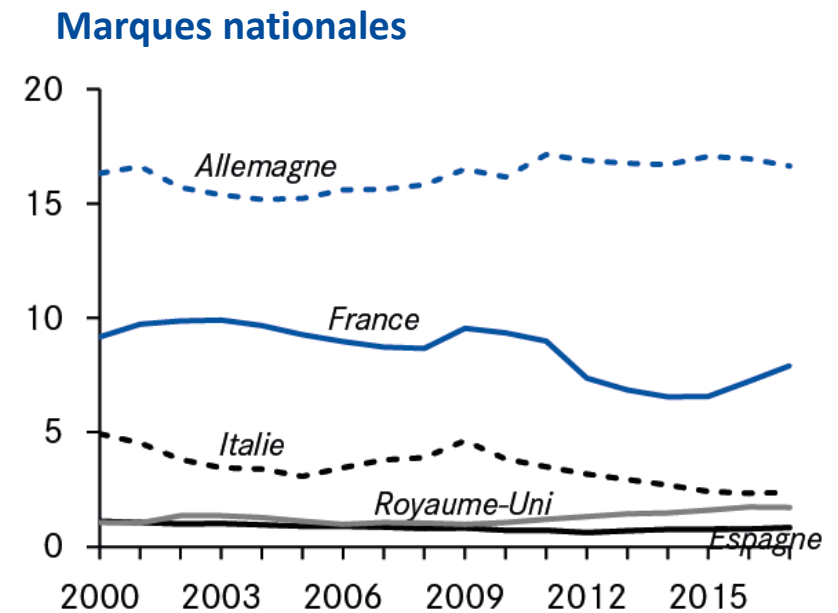
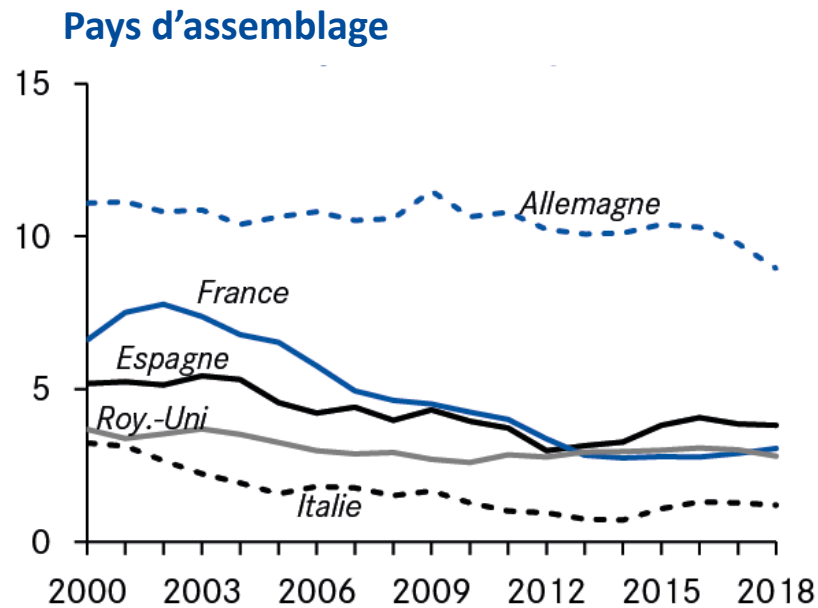
Un modèle calibré sur données observées

- Modèle avec choix de localisation de la production
- Trois sources de frictions
 - Entre le siège et l'usine : coût de coordination
 - Entre l'usine et le marché : coûts commerciaux (transports, douanes...)
 - Entre le siège et le marché : coûts de marketing
- Paramètres estimés par la révélation des choix de localisation réelle des entreprises



Un déclin de la production par rapport à ses voisins (1/2)

Production en France et production des marques françaises, en %



Source : IHS-Markit.

Un déclin de la production par rapport à ses voisins (2/2)

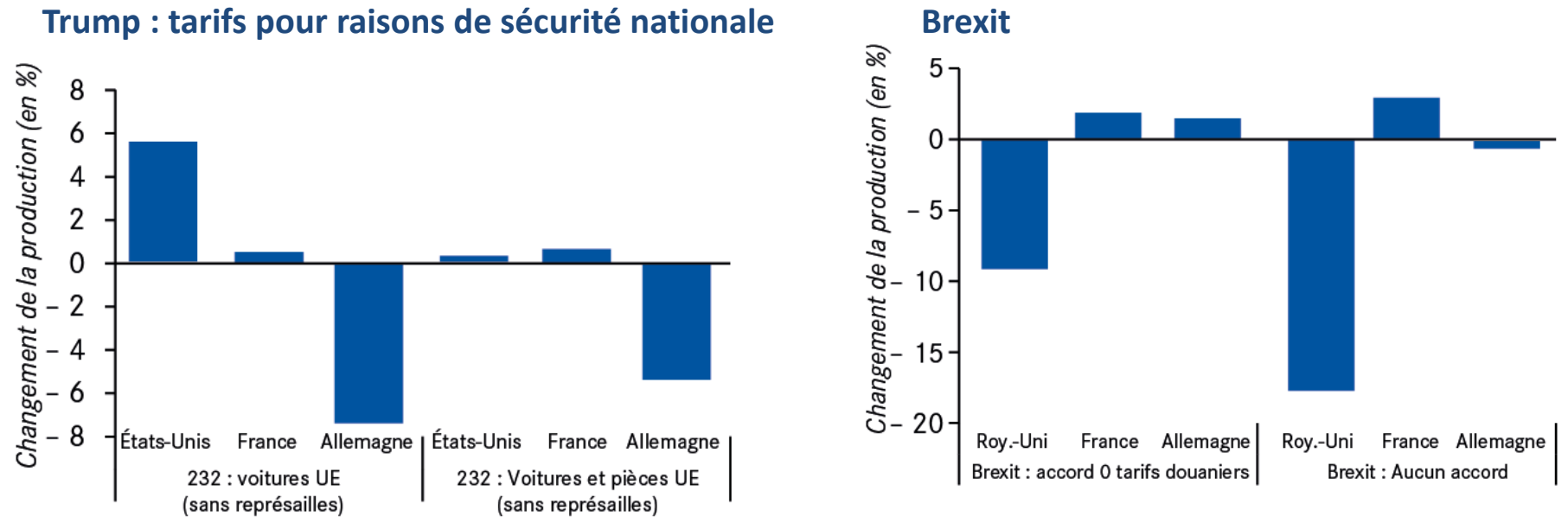
Constat 1. Au cours des 20 dernières années, la France a connu une perte de compétitivité majeure dans l'industrie automobile qui nécessiterait une réduction des coûts d'environ 20 % pour la compenser. Elle est plus visible pour les sites de production en France des constructeurs automobiles français que pour les constructeurs français produisant à l'étranger et les constructeurs étrangers produisant en France. Cette baisse de production a à son tour amplifié, par des effets d'échelle, la baisse de compétitivité.

Simulation du modèle : une baisse de 20 % des coûts nécessaire pour rattraper l'Allemagne en terme de production

Scénarios de guerre commerciale

La production automobile française serait peu affectée par une guerre commerciale avec US et Brexit

Recommandation 1. L'Union européenne ne devrait pas céder aux menaces américaines de guerre commerciale automobile. Elle doit conserver son engagement de ne pas signer d'accord commercial avec un pays qui a quitté l'accord de Paris sur le changement climatique.

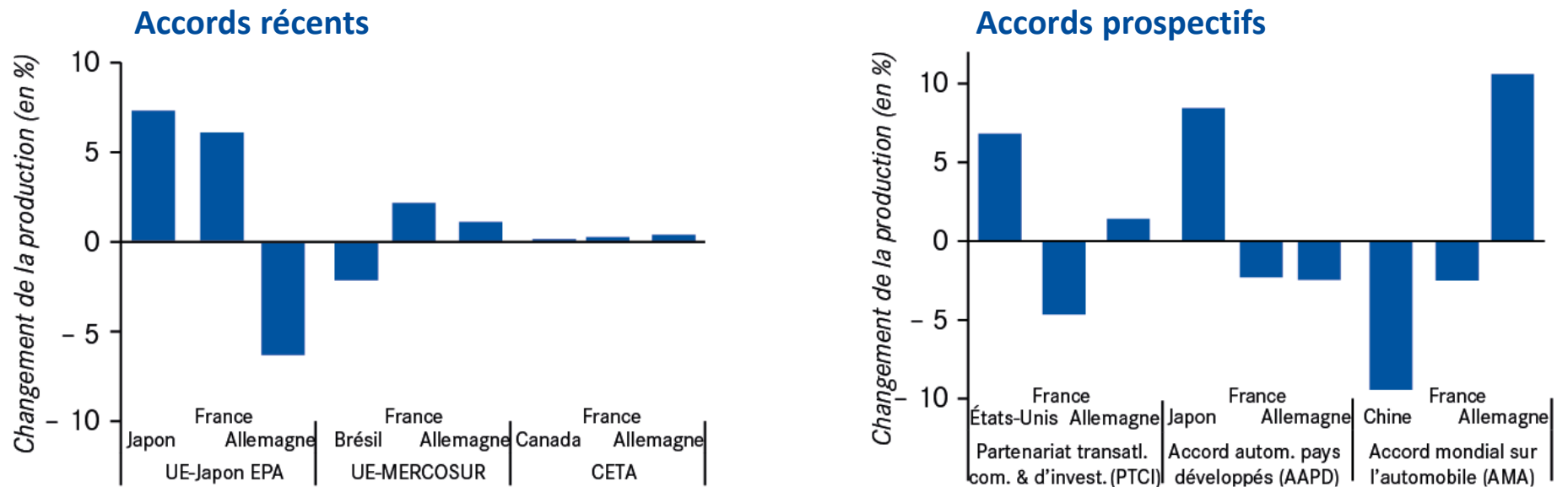


Source : Simulation des auteurs et IHS-Markit.

Scénarios d'accords commerciaux

Constat 2. La France gagne en termes de production automobile grâce aux accords commerciaux signés (AECG et APE UE-Japon) et en cours de discussion (UE-Mercosur). En revanche, elle perd en production avec les accords potentiels qui libéralisent le commerce automobile avec les pays développés, les États-Unis ou le monde. Les intérêts français et allemands dans le secteur automobile ne sont pas alignés dans le cadre des accords commerciaux.

Arbitrage entre producteur et consommateur pour US-UE, AAPD et AMA



Source : Simulation des auteurs et IHS-Markit.

Trois scénarios de relocalisation

Un scénario de dé-mondialisation spontané dans lequel les entreprises réévaluent d'elles-mêmes les coûts de la délocalisation et relocalisent la production vers leurs principaux marchés et leur siège social

Un scénario d'amélioration de la compétitivité dans lequel la relocalisation en France est une conséquence de politiques publiques qui réduisent les coûts ou qui induisent des gains de productivité

Un scénario de politique commerciale dans lequel l'Union européenne compense une politique de lutte sur les émissions de CO₂ dans la production auto par des droits de douane ou équivalents sur les importations de voitures (mécanisme d'ajustement carbone aux frontières)

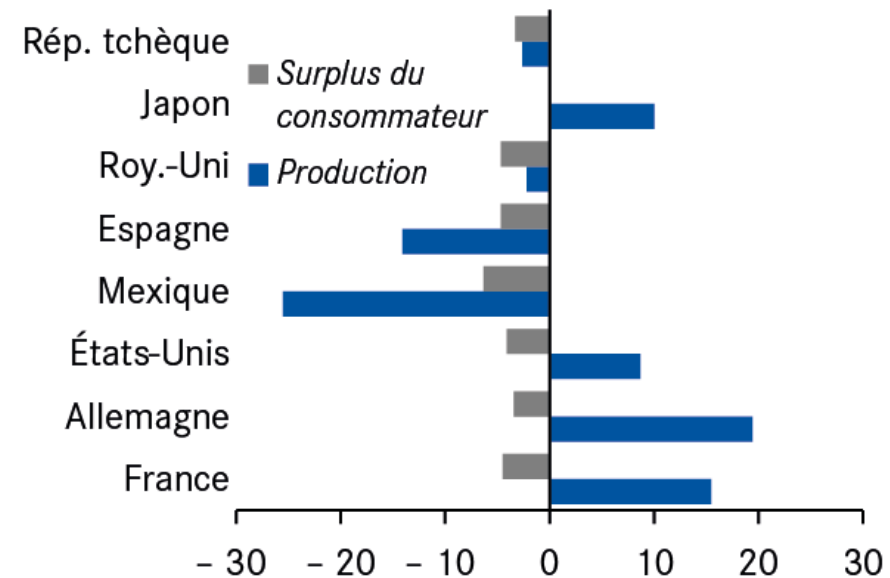
Un scénario de dé-mondialisation

Scénario

Ré-évaluation des coûts de coordination et de commerce par les entreprises de 20 %

Constat 3. Un scénario de dé-mondialisation post-Covid-19 engendré par entreprises elles-mêmes impliquerait un arbitrage pour la France : plus de production automobile (environ 15 %), au prix d'une augmentation des prix pour les consommateurs (environ 5 %). L'arbitrage serait plus favorable pour l'Allemagne. En Espagne, un tel scénario de dé-mondialisation entraînerait des pertes tant pour les producteurs que pour les consommateurs.

Réévaluation des coûts de commerce et de coordination par les entreprises, en %



Source : Simulation des auteurs et IHS-Markit.



Un scénario d'augmentation de la compétitivité française

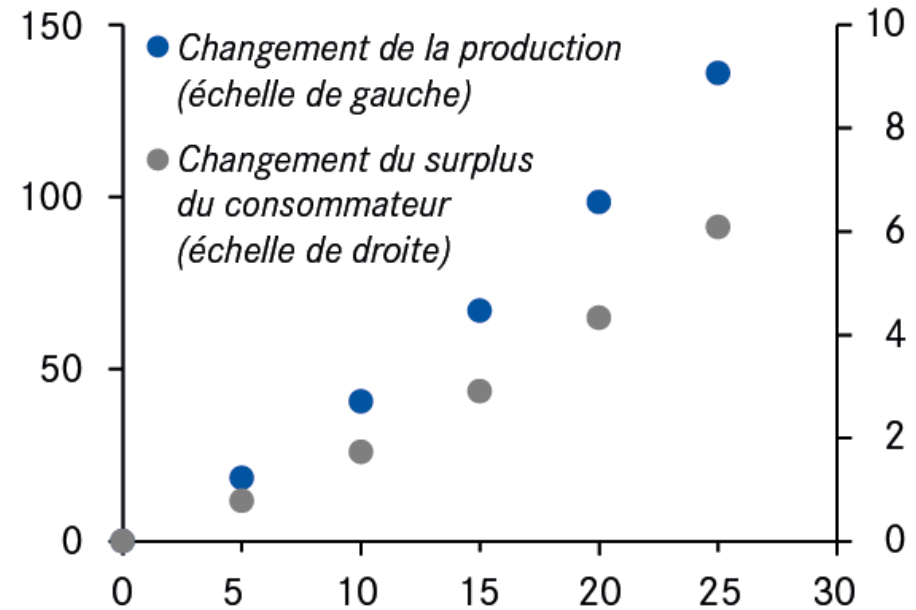
Scénario

Diminution des coûts (ou augmentation de la productivité) en France

Recommandation 2. Donner la priorité à une stratégie qui vise à réduire les coûts de production et à accroître la productivité.

Élasticité croissante
(économies d'échelle) :
4 à 5 environ

Effets d'une réduction des coûts en France, en %



Source : Simulation des auteurs et IHS-Markit.

Les pistes de baisse de coût/augmentation de productivité

- Impôts de production: environ 2,5 % des coûts pour les constructeurs auto
- Robotisation : Acemoglu, Lelarge et Restrepo (2020) sur données françaises « les entreprises qui robotisent augmentent leur productivité de 2,4 % » (haut des estimations)
- Gains de productivité liés aux économies d'échelle locale
 - Marché du travail local
 - Marché des *inputs*
 - Coopération/*spillovers* technologique

Estimation empirique : 10 % d'augmentation de la production nationale réduit les coûts de 0,33 % (voitures) ; 10 % d'augmentation de la production locale (département) réduit les coûts de 0,5 à 1 % (manufacturier)

Comment augmenter la compétitivité française

Recommandation 3. Les politiques publiques, par exemple fiscales, ne devraient pas viser à décourager la robotisation dans l'industrie automobile.

Recommandation 4. Encourager les *clusters* de l'industrie automobile situés dans le nord et l'est de la France. Ne pas tenter d'arrêter la réallocation spatiale de la production automobile des sites historiques situés en dehors de ces pôles, et faciliter la coordination entre les producteurs automobiles sur des questions telles que la technologie et la formation dans les principaux pôles.

Scénarios de taxe aux frontières

Scénario

Extension du système ETS au secteur automobile avec un prix de 40 € la tonne

Avec ou sans ?

Augmentation d'une taxe aux frontières de l'UE de 10 % actuellement à 12 %

Résultats : effets modestes pour les deux scénarios et des effets sur la production qui s'annulent dans le scénario où l'on étend l'ETS et impose une taxe aux frontières

Recommandation 5. Étendre le système de l'ETS à l'industrie automobile et mettre en place dans le même temps un mécanisme d'ajustement aux frontières de l'Union européenne, dans le but de réduire les émissions mondiales de CO₂ plutôt que de relancer l'industrie automobile.

Annexe : Structures des coûts

Les consommations intermédiaires importées représentent plus de la moitié des coûts. Le niveau de salaire intermédiaire pèse sur les coûts du travail direct et indirect

Décomposition des coûts de production : secteur automobile

