

ECONOMIE

La compétitivité du site France : un enjeu majeur pour la production automobile française

La compétitivité du site France est un des sujets clés à traiter en vue de pérenniser et développer une activité de production automobile en France. Il est donc nécessaire d'identifier, au sein de la filière, avec le concours des pouvoirs publics, les facteurs spécifiques pénalisant la compétitivité du site France et rechercher des solutions d'amélioration de cette dernière.



Charles Aronica
Directeur Général
de la Fédération
des Industries des
Équipements pour
Véhicules



Franck Fontanesi
Directeur Écono-
mie & Statistiques
de la Fédération
des Industries des
Équipements pour
Véhicules

Un rappel de l'évolution de la production française de véhicules légers au cours des 15 dernières années permet de comprendre la tendance très négative à l'œuvre et les conséquences à moyen et long terme si rien n'est fait. Plusieurs raisons expliquent cette tendance. Certains facteurs pourraient jouer en faveur de la localisation de futures productions en France.

■ Évolution de la production française de véhicules légers et conséquences

Le poids de la production française de véhicules légers (VL) par rapport à la production européenne et mondiale a fortement diminué entre 2005 et 2020.

Le constat est sans appel. La production française de VL qui, en 2005, représentait 5,5 % de la production mondiale n'en représentait plus que

1,8 % en 2020. Pour la première fois, en 2020, la production française de VL représente donc moins de 2 % de la production mondiale.

De même, si, en 2005, la France représentait presque 20 % de la production de VL au sein de l'UE (y compris UK), en 2020 elle n'en représentait à peine plus de 9,7 %. La tendance à la baisse est par ailleurs déjà inscrite dans le plan de production des 5 prochaines années. La production française de VL devrait rester autour de 10 % de la production de VL au sein de l'UE (y compris UK).

En 2020, 60 % des véhicules particuliers vendus en France appartiennent aux segments A et B qui comportent une cinquantaine de modèles si l'on inclut les petits SUV. Sur ces segments, seuls trois modèles sont encore produits en France : la ZOE, la Yaris et la Smart For-Two. Toutefois, pour ce dernier modèle, en 2022, la quasi-totalité de la production, notamment des versions électriques, sera délocalisée en Chine. Ce modèle

rejoindra donc la longue liste des modèles importés, étant entendu que sur les dix premiers modèles vendus en France, tous segments confondus, seuls 3 sont fabriqués en France et aucun parmi les six premiers.

Il convient de souligner que si l'Allemagne a également vu le pourcentage de sa production de VL baisser, compte tenu de la montée en puissance de la Chine, la tendance est bien moins marquée. En effet, l'Allemagne représente encore 5,1 % de la production mondiale de VL, contre 8,1 % il y a quinze ans. Au sein de l'UE (y compris UK), l'Allemagne représentait 29,4 % de la production de VL en 2005. Ce pourcentage a légèrement baissé en 15 ans puisqu'il est aujourd'hui de 27,5 %. L'Allemagne a donc maintenu sa position de leader européen (Voir en Annexe n°1 - l'évolution de la production de VL en France et en Allemagne depuis 1945). Sur l'ensemble de la production de VL en Europe, l'Allemagne en produit plus d'un sur 4 alors que la ■■■

■ ■ ■ France en produit à peine plus d'1 sur 10. L'Allemagne demeure la référence en termes de benchmark automobile, tant au niveau de la qualité perçue que de la R&D. Si l'on observe plus précisément le contenu en R&D de chaque véhicule vendu, on constate bien sûr qu'il est très important chez les constructeurs haut de gamme allemands mais même chez les généralistes, le contenu en R&D d'une voiture allemande est, en moyenne, supérieur à celui d'une voiture française.

En 2005, la France produisait 3,5 millions de VL. En 2020, compte tenu de la crise sanitaire actuelle, elle a produit un peu plus de 1,3 million de VL mais le rythme de production, hors crise, devrait stagner autour de 1,5 à 1,6 million de VL dans les années qui viennent. De tels volumes ne permettront assurément pas d'amortir les coûts fixes. Pour les équipementiers, la France voit son poids relatif s'amenuiser dangereusement. Il convient de souligner que, dans le même temps, la production automobile chinoise a explosé. Il y a 15 ans, la Chine produisait 4,9 millions de VL alors qu'en 2020 elle en a produit 22,1 millions. Elle est donc devenue le premier producteur automobile mondial et représente plus de 30 % de la production mondiale en 2020 contre 7,8 % de la production mondiale en 2005.

Notons également que, sur le marché chinois, premier marché mondial qui ne cesse de progresser, les constructeurs allemands via leurs coentreprises disposent de 25 % de part de marché, contre moins de 1 % pour les constructeurs français. À l'inverse des constructeurs automobiles allemands qui ont très bien réussi leur internationalisation, les constructeurs français¹ sont peu présents hors d'Europe.

1 Si l'on retient le périmètre du groupe PSA avant la fusion ayant donné lieu à la naissance de Stellantis.

2 Etant donné le contexte très particulier associé à la pandémie de COVID-19 et son incidence sur la comparabilité des données entre pays, Rexecode a préféré ne pas effectuer de mise à jour à partir des indices publiés par Eurostat pour les quatre trimestres de l'année 2020. Eurostat publiera les indices du 1^{er} trimestre 2021 le 16/06/2021.

■ Les principales raisons de l'évolution de la production automobile française

Si le coût du travail explique en grande partie l'évolution de la production automobile française, il existe d'autres raisons.

■ Le coût du travail

Dans le secteur automobile, deux tendances opposées se sont produites en même temps : la localisation de la production sur certaines zones géographiques et sur certains pays (pour répondre aux besoins locaux) et la délocalisation, principalement pour profiter de coûts de production plus avantageux, à partir de ces mêmes pays. En effet, le coût du travail est la première raison avancée par les constructeurs automobiles français pour expliquer la délocalisation de leurs productions (notamment pour les segments A, B et C) vers des pays à coûts de main d'œuvre plus faibles. Le coût de l'heure de travail dans l'industrie manufacturière de quelques pays d'Europe au quatrième trimestre 2019 (source Rexecode)² est éloquent :

Pays	€	Différentiel de coût horaire par rapport à la France (en %)
Allemagne	41,78	+ 8,1 %
France	38,64	/
Italie	28,98	- 25,0 %
Espagne	23,61	- 38,9 %
République Tchèque	13,86	- 64,1 %
Roumanie	6,71	- 82,6 %

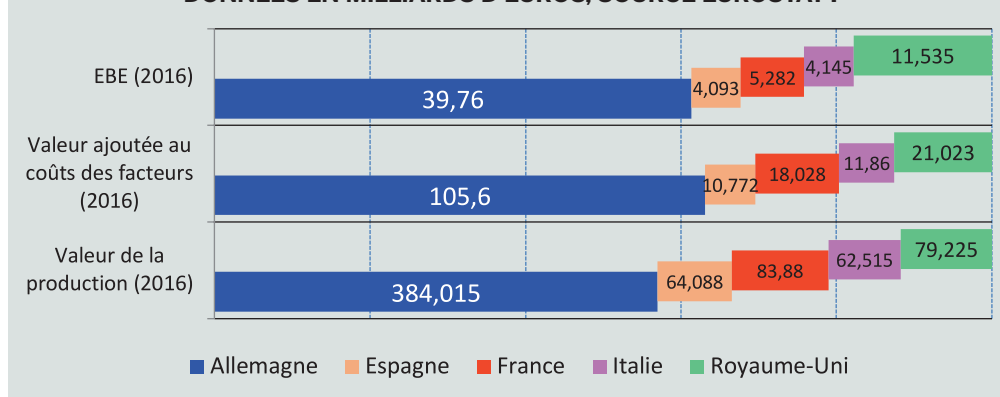
Pour produire dans un pays à fort coût de main-d'œuvre, il est donc indispensable de fabriquer des véhicules qui appartiennent aux gammes

supérieures. C'est ce qu'a fait l'Allemagne, qui s'est spécialisée dans la production de véhicules haut de gamme.

Contrairement aux constructeurs allemands, les constructeurs français n'ont pas réussi à se spécialiser sur le marché du haut de gamme. Grâce notamment à une fiscalité non punitive, historiquement, les constructeurs allemands ont bénéficié d'un soutien inconditionnel de leurs pouvoirs publics nationaux à l'appui de leur stratégie de positionnement sur le haut de gamme, voire très haut de gamme. Cette politique a porté ses fruits, puisque près du tiers du marché allemand des VP, soit environ un million d'unités, est constitué d'automobiles premium. Ceci permet de constituer un socle pérenne de débouchés, à partir duquel les constructeurs allemands, ont pu construire une industrie à forte intensité technologique. Aujourd'hui, les constructeurs allemands premium, sont les seuls à être en mesure de réaliser de gros volumes de ventes sur des véhicules à prix élevés. La qualité perçue ainsi que les services à la clientèle ont permis de fidéliser les automobilistes à fort pouvoir d'achat. L'attractivité des véhicules premium leur octroie par ailleurs une forte valeur de revente sur le marché de l'occasion, ce qui relativise leur surcoût à l'achat. Au-delà du nombre de véhicules produits, pour bien comprendre la spécialisation allemande dans l'automobile, il convient de signaler que sur les 3 critères que sont la valeur ajoutée (VA), le chiffre d'affaires (CA) ou l'excédent brut d'exploitation (EBE), l'Allemagne réalise plus que la somme de ses quatre principaux compétiteurs européens.

La stratégie de montée en gamme des pays à coûts de production élevés a été suivie dans la plupart des pays européens. Le corollaire de cette décision, est que la production de véhicules non-premium a été trans-

DONNÉES EN MILLIARDS D'EUROS, SOURCE EUROSTAT :



férée vers les pays de l'est européen ainsi que plus récemment vers le Maroc et la Turquie.

Pour autant, la problématique des coûts salariaux s'impose à tous les acteurs, y compris les constructeurs premium. Le développement des nouvelles technologies, notamment celles liées au véhicule décarboné, nécessite de très gros investissements. Afin de préserver les marges nécessaires au financement des nouveaux véhicules, les constructeurs allemands premium ont donc également ouverts plusieurs sites d'assemblage dans des pays à faibles coûts salariaux.

Nos forts coûts salariaux en France condamnent-ils pour autant notre industrie ?

Pour répondre à cette question, il convient d'évaluer avec précision ce que représente le coût de la main-d'œuvre dans le prix de revient de fabrication (PRF) total d'un véhicule. En extrapolant les données que nous avons recueillies, et en tenant compte de tous les acteurs de la filière qui concourent à la réalisation d'un véhicule (constructeurs, équipementiers de tous rangs, fournisseurs de toutes industries), le coût de la main-d'œuvre représente entre 22 % et 27 % du PRF. Chez les seuls constructeurs, les coûts de main-d'œuvre sont variables

et dépendent de nombreux facteurs tels que le positionnement de gamme ou la répartition des effectifs par pays selon la qualité de ceux-ci (ingénieurs et cadres, techniciens, opérateurs). Ces coûts varient entre 5 % et 8 %, étant entendu que les constructeurs ne communiquent pas sur ce sujet.

Chez les grands équipementiers mondiaux, les coûts de main-d'œuvre sont proches de ceux des constructeurs. Pour les autres équipementiers, ces coûts tournent autour de 10 %, étant entendu que plus l'entreprise est petite et plus le ratio est important.

En tenant compte de tous les acteurs qui se situent en amont à la production de véhicules, nous pouvons estimer les coûts de main-d'œuvre autour de 25 % du PRF sur tout le cycle de production.

Si l'ensemble des activités productives était concentré dans des pays à faibles coûts de main-d'œuvre, nous pourrions théoriquement réduire le PRF de 10 % à 15 % selon le pays. L'hypothèse d'une délocalisation totale de tous les facteurs de production n'est toutefois heureusement pas réaliste.

Les autres raisons

Selon nous, le coût du travail n'explique pas tout. Comme le prouve Toyota, il est possible de fabriquer

un véhicule du segment B en France. Il en va de même en Allemagne où des constructeurs / marques, qui ne sont pas toutes Premium, continuent d'avoir des productions importantes de véhicules du segment C (ex. Opel, Ford, VW).

Le choix du lieu de localisation d'une unité de production, est le résultat d'une politique industrielle concertée entre les partenaires sociaux et l'État. La stabilité législative et un cadre fiscal favorable sont des éléments indispensables au maintien et développement de la production. Une politique syndicale orientée vers la discussion et la coopération est également un élément important. Tous ces éléments sont constitutifs de ce qu'il convient de nommer : la culture industrielle.

Les facteurs qui pourraient jouer en faveur de la localisation de futures productions en France

Il convient de réarmer notre appareil industriel en encourageant les activités à forte valeur ajoutée. Compter sur un simple « rapatriement » de sites de production est non seulement illusoire mais surtout ne serait pas à la hauteur des défis posés actuellement à notre économie.

Il y a nécessité d'avoir un cadre économique, social et environnemental compétitif (fiscalité, charges sociales et temps de travail) et un environnement juridique et social stable. Plusieurs facteurs pourraient jouer en faveur d'une localisation de certaines productions en France. Les principaux sont les suivants :

- Baisse des charges sociales et redéfinition des règles sur le temps de travail ;
- Poursuivre la réflexion sur une baisse plus large des impôts sur les sociétés et sur les impôts de production, indispensable à l'amélioration de notre compétitivité ;

...

Le développement de véhicules électriques et le basculement vers la chaîne de traction électrique peuvent également offrir de nouvelles marges de manœuvre aux négociations entre la filière et les pouvoirs publics.

- Donner de la visibilité sur les trajectoires fiscales futures, pour rassurer les entreprises et apporter de nouvelles garanties aux potentiels investisseurs ;
- Conserver le Crédit Impôt Recherche pour favoriser le maintien et les nouvelles implantations de centres R&D en France ;
- Prolonger les investissements en R&D à travers des outils comme le CORAM, lancé dans le cadre du plan de relance automobile ;
- Simplifier toutes les démarches pour les PME et les ETI, et leur faciliter l'accès à tous les dispositifs de soutien.

Soulignons également que le développement de véhicules électriques et le basculement vers la chaîne de traction électrique peuvent également offrir

de nouvelles marges de manœuvre aux négociations entre la filière et les pouvoirs publics. La batterie représentant entre 30 % et 40 % du coût d'un véhicule électrique, la part des coûts salariaux va mécaniquement baisser. Ceci, d'autant plus que les équipes dédiées à l'assemblage des moteurs électriques et des carrosseries seront considérablement réduites. Si le lieu d'assemblage des batteries se trouvait en France ou en Europe de l'ouest, il deviendrait intéressant d'avoir des sites de production à proximité.

La filière ne doit pas manquer cette opportunité afin d'espérer voir les volumes de production en France réaugmenter. Carlos Tavares, Directeur Général de Stellantis, a récem-

ment indiqué que les sites du constructeur qui étaient dédiés à la fabrication du moteur thermique en Europe doivent progressivement basculer vers la chaîne de traction électrique, qui représente plusieurs milliards d'investissements industriels et R&D en France. Selon lui, « ce mouvement, est en réalité une énorme relocalisation d'activité vers la France puisque ce sont des moteurs électriques, des boîtes de vitesses, des batteries, qui représentent à elles seules 35 % de la valeur d'une automobile et que nous n'importerons plus d'Asie³ ».

Il est primordial d'identifier de façon convergente, avec les pouvoirs publics, les enjeux clés de notre filière en matière de compétitivité pour les prochaines années et de déterminer les engagements respectifs des pouvoirs publics et des acteurs de la filière en vue de redessiner l'appareil de production automobile en France. Celui-ci pourrait par exemple, à moyen terme, s'articuler autour de 4/5 gros sites de production de véhicules qui pourraient produire 2 millions de VP et 500 000 VUL, pour un total assuré de 2,5 millions de VL. Cependant, si l'on souhaite relocaliser des productions en France, nous devons saisir l'opportunité que nous offre la révolution technologique que nous vivons, pour replacer la construction automobile au centre de la mobilité. Vendre uniquement une voiture, est le schéma que nous avons connu dans le passé ; l'avenir consiste à vendre de la mobilité, un service de mobilité globale. La France doit se positionner comme un pays innovant, capable de développer de la mobilité multimodale. Nous disposons d'importants atouts technologiques et territoriaux. Mais pour que ceux-ci s'expriment, il faut dès à présent un cadre économique, social et environnemental compétitif. ■

3 Entretien croisé entre Bruno Le Maire et Carlos Tavares sur le futur de l'industrie automobile, Par Bertille Bayart et Valérie Collet, paru le 14/04/2021 dans le Figaro.

