

## FACTEURS DE COMPETITIVITE ET HANDICAPS

Les constructeurs automobiles français font face à une concurrence internationale exacerbée. Les grands constructeurs sud-coréens s'ajoutent aujourd'hui aux Japonais, aux Allemands, aux Américains dans le concert de la compétition automobile mondiale. Demain, les Chinois, premiers producteurs mondiaux et premier marché domestique mondial, deviendront de puissants exportateurs vers l'Amérique et l'Europe.

En France, la législation du travail, la fiscalité, le taux de change, sont les principaux critères qui affectent le taux de marge des constructeurs nationaux. S'y ajoute le coût des matières premières consommées. La masse salariale brute est déterminante dans cette industrie.

Les facteurs de compétitivité sont nombreux pour les constructeurs hexagonaux. Certains handicaps ont été améliorés ces dix dernières années, comme le coût net de la masse salariale.

-Amélioration du coût des salaires

En 2012, dans le cadre du plan « choc de compétitivité, » l'Etat français a mis en œuvre le CICE, le Crédit Impôt Compétitivité des Entreprises. Il est basé sur l'assiette de la masse salariale et concerne les salaires inférieurs à 2,5 fois le SMIC. Dans le secteur des Transports (incluant l'industrie automobile), 47% de la masse salariale a été éligible au CICE, ce qui a permis de réduire significativement le poids des salaires dans les entreprises. Même s'il apparaît, à posteriori, que l'industrie automobile n'a pas bénéficié autant du CICE que d'autres secteurs économiques (63% de la masse salariale éligible pour l'ensemble de l'économie française).

Ainsi, depuis 2012, le coût du travail dans l'industrie manufacturière française a progressé moins vite qu'en Allemagne : en 2016, il est inférieur de 6 points au coût du travail en Allemagne, selon les enquêtes ECMOSS du Conseil d'Analyse Economique. Cela occasionne un rééquilibrage du coût réel de la main-d'œuvre en faveur de la France. Le delta de coût du travail France-Allemagne était de plus de 15 points en défaveur de la France entre 2000 et 2010. La France a donc retrouvé de la compétitivité au plan des salaires.

-Amélioration de la marge opérationnelle

Les constructeurs français ont travaillé tous azimuts pour, d'un côté, réduire leurs charges d'exploitation et, de l'autre côté, développer leurs activités automobiles et hors automobiles (financement, nouvelles mobilités). La réduction des charges d'exploitation est notamment axée sur l'optimisation permanente des moyens de production et des coûts variables : exemple marquant, la fermeture d'Aulnay-sous-Bois par PSA en 2013, ou la vente du siège social de l'avenue de la Grande-Armée à Paris. Après avoir vécu une crise majeure en 2012, PSA, sous la direction de Carlos Tavares, a amélioré simultanément sa compétitivité et sa marge : les derniers résultats en date (2017) chiffrent la marge opérationnelle à 6,1% du chiffre d'affaires (incluant le rachat d'Opel, en marge négative), en hausse de 0,1 point. Le résultat net du groupe est lui aussi en hausse, à 1,929 milliard d'euros. Le chiffre d'affaires du groupe PSA a progressé de 20% en 2017, à 65,2 milliards d'euros (intégration d'Opel incluse).

Du côté du groupe Renault, les mêmes très bons résultats confirment la forte compétitivité des constructeurs automobiles hexagonaux. Grâce à l'optimisation des capacités des usines françaises ; grâce à l'accord de compétitivité Renault signé en 2013 (incluant les prémisses de la flexi-sécurité en matière salariale) La marge opérationnelle du groupe est passée à 6,6% en 2017 (Avtovaz incluse ; elle était de 3,03% en 2013). Le résultat opérationnel du groupe s'élève à 3,85 milliards d'euros, pour un chiffre d'affaires de 58,77 milliards d'euros (+14,7%).

--Diversification accrue

Du côté de Renault comme de PSA, la diversification vers le 'premium' est de mise. PSA mise fortement sur la marque DS pour l'avenir : une centaine de show-rooms sont ainsi en ordre de bataille dans l'Hexagone. DS est une marque internationale : en Chine, le DS7 Crossback est le premier SUV vendu en 2018. Côté Renault, la renaissance de la marque Alpine permet à la marque de nourrir des ambitions nouvelles et d'ajouter image et attractivité à l'offre généraliste du réseau Renault-Dacia. Ces produits haut de gamme permettent de localiser leur production à 100% en France, la compétitivité et le savoir-faire des usines françaises étant particulièrement adaptés. DS3 est ainsi produite à Poissy, DS4 et DS5 étaient produites respectivement à Mulhouse et Sochaux, DS7 Crossback est produit à Mulhouse. Chez Renault, l'Alpine est fabriquée à Dieppe.

Source : constructeurs, CCFA, INSEE.