

# DES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

Dans un marché mondial très concurrentiel, les constructeurs d'automobiles doivent être compétitifs dans leur pays d'origine et font face à des facteurs communs à toute l'industrie. Ces derniers sont notamment les coûts salariaux, le poids des prélèvements obligatoires sur les facteurs de production, le taux de change et les prix de l'énergie. D'autres sont propres au secteur automobile, comme l'ouverture du marché socle à la concurrence. L'ensemble de ces facteurs pèsent sur les taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la valeur ajoutée brute) et a un impact sur la capacité des entreprises à investir en matière de production, de développement des produits, de recherche et développement dans la transition énergétique, le numérique et les nouvelles mobilités.

En France, depuis les années 2000, la compétitivité des industriels s'est dégradée. Après la crise de 2008, le gouvernement a tenté de mettre en place des politiques favorisant la compétitivité ; les constructeurs, quant à eux, ont

actionné également tous les leviers internes pour le développement de leur activité et le maintien des sites industriels et de recherche en France. L'ensemble de ces actions a eu des résultats, mais l'outil industriel français conserve une compétitivité économique dégradée par rapport notamment à son environnement européen. Les impôts de production, qui sont ceux liés à l'activité de production, indépendamment de la quantité ou de la valeur des biens et services produits ou vendus, demeurent à un niveau plus élevé que dans les autres pays. En 2023, bien qu'en recul de 0,4 point par rapport à 2020, ils ont représenté 3,1 % du PIB en France, contre 1,7 % en Italie, 1,2 % en Espagne et 0,7 % en Allemagne, selon Eurostat.

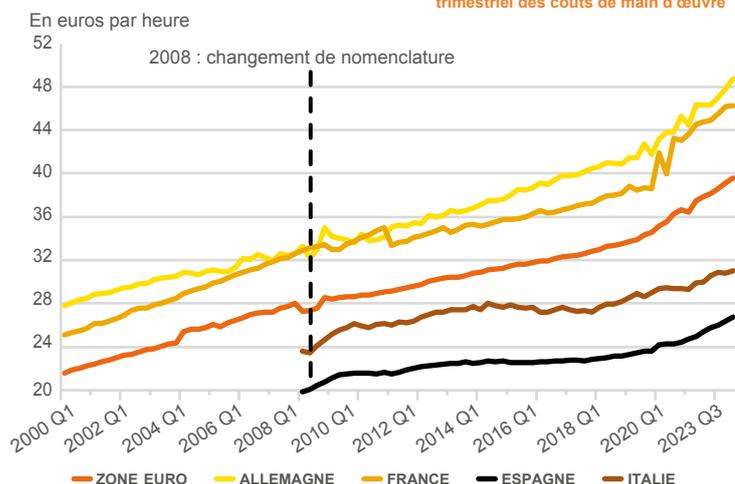
En 2022, le conflit en Ukraine a provoqué de forte hausse des prix de l'énergie (gaz, électricité) qui ont affecté les entreprises de la branche automobile, dont certaines consomment des quantités significatives d'énergies dans leurs processus de production (sidérurgie, chimie, plasturgie, mécanique). En Europe, les

gouvernements ont adopté des politiques d'aides destinées à réduire les impacts de ces fortes hausses. Néanmoins, il en résulte de nouveaux écarts de compétitivité à l'intérieur de l'Europe et encore plus avec des pays comme la Chine où les prix des énergies sont plus bas.

Avec la crise sanitaire de 2020, le taux de marge des entreprises a été fortement affecté, tombant à 35 % pour la branche automobile, contre 41 % en 2019. Puis, ce ratio s'est redressé en 2021 et 2022 pour atteindre 48,7 %, d'après les derniers chiffres de la comptabilité nationale exprimés désormais en base 2020. Concernant l'investissement de la branche, celui a été revu à la baisse dans la nouvelle base 2020, en raison notamment des flux monétaires générés par l'utilisation de logiciels ou l'hébergement de bases de données qui sont comptabilisés en consommation intermédiaire. Dans la nouvelle base, le taux d'investissement chute fortement en 2021 et 2022 et s'élève à 37 %, contre 54 % en 2020.

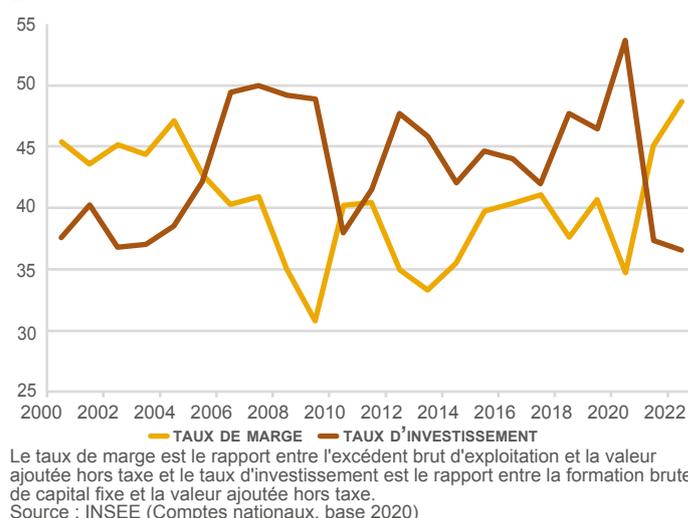
## COÛTS DE LA MAIN D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE

Résultats des enquêtes quadriennales ECMO et extrapolation à partir de l'indice trimestriel des coûts de main d'œuvre



Source : Eurostat, calcul Rexecode

## TAUX DE MARGE (EBE/VA) ET TAUX D'INVESTISSEMENT (FBCF/EBE) DE LA BRANCHE AUTOMOBILE



La compétitivité est la capacité pour une industrie à soutenir la concurrence et à se développer sur les marchés. Elle est relative en ce sens qu'elle est le résultat d'une confrontation avec les autres acteurs du secteur présents sur le marché.

L'industrie automobile française doit assurer une performance comparable à celle de ses concurrents mondiaux pour continuer à se développer. Parmi les facteurs qui affectent la compétitivité de l'industrie française, on trouve les coûts salariaux, qui sont notamment liés au poids des charges sociales sur le facteur travail et qui ont augmenté entre 2000 et 2009, se rapprochant des coûts allemands et pénalisant ainsi la compétitivité des constructeurs français et de leurs fournisseurs en France.

À partir de 2012, le gouvernement a instauré des mesures plus favorables à la compétitivité (CICE). Suite à la crise économique liée au Covid, il a poursuivi cette politique avec à la réduction de moitié de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) et de la cotisation foncière des entreprises (CFE), et à l'abaissement de 3 % à 2 % du taux de plafonnement de la cotisation économique territoriale (CET) en fonction de la valeur ajoutée.

Néanmoins, le poids des charges sociales sur le facteur travail en France continue à être l'un des plus élevés de l'Union européenne, y compris de la zone euro et dans ces conditions, la production en France des véhicules du segment de la gamme inférieure n'est plus rentable, notamment par rapport à des pays comme l'Espagne.

L'évolution des taux de change est un autre facteur important de la compétitivité des constructeurs automobiles en raison de la part significative, et de plus en plus forte, de la production en dehors de la zone euro. Cette dernière a représenté 60 % des débouchés extérieurs pour les voitures particulières en 2023, contre 47 % en 2002. En 2023, malgré une légère hausse par rapport à 2022, l'euro reste en moyenne à un niveau plus bas qu'entre 2009 et 2014 par rapport au dollar, améliorant légèrement ce facteur de compétitivité.

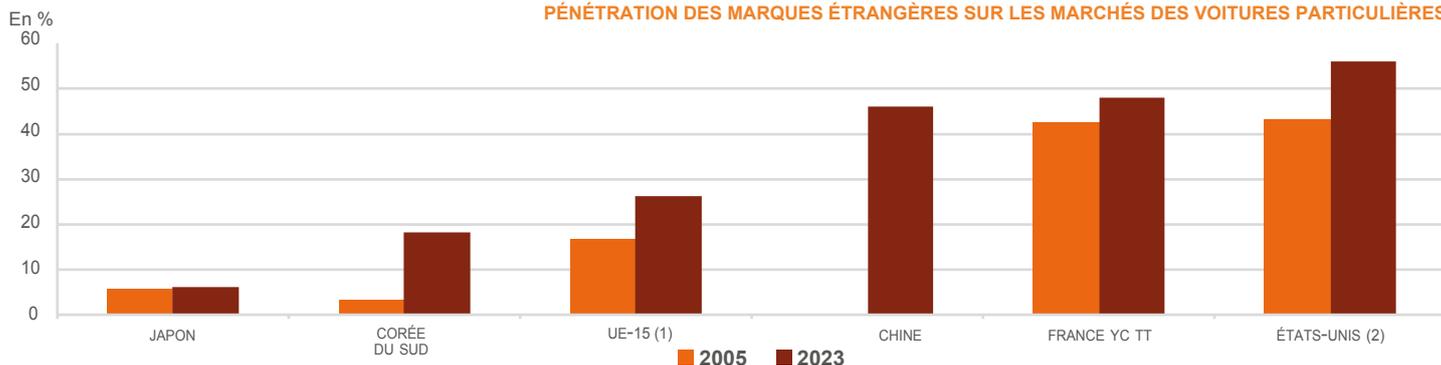
Enfin, il existe des facteurs liés à l'ouverture du marché qu'il soit intérieur ou extérieur. En général, le débouché intérieur, appelé « marché socle », constitue un pilier solide pour nourrir, via le développement international et l'innovation, la croissance sur les marchés extérieurs. Pour l'industrie automobile française, le marché français, et surtout le marché européen,

constituent ce marché socle ; il est ouvert à la concurrence et les constructeurs non européens y occupent une part significative et en progression constante. Dans d'autres pays constructeurs d'automobiles comme le Japon, la Corée du Sud ou la Chine, l'accès au marché est plus difficile et les constructeurs locaux disposent donc d'un marché socle plus étendu, sur lequel peut reposer leur développement international. Par ailleurs, les constructeurs chinois occupent désormais une part de marché croissante (54 % en 2023 contre 40 % en 2019) sur leur marché national, qui est le premier marché mondial et encore davantage dans le cas des voitures électriques.



# DES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

## PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DES VOITURES PARTICULIÈRES

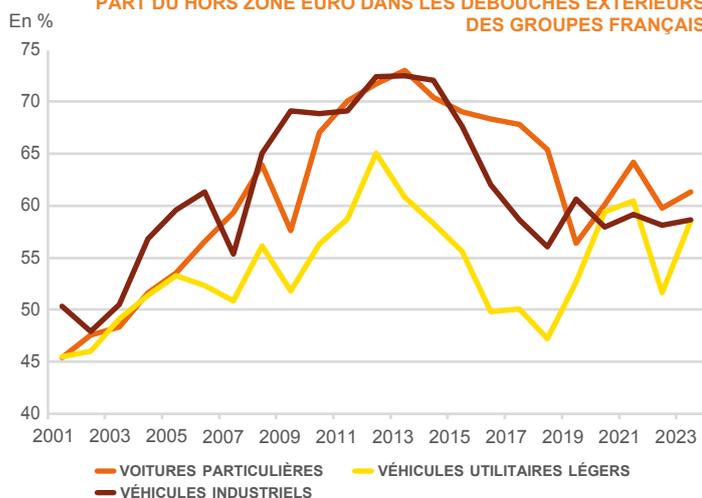


(1) Sont considérées comme marques étrangères, les marques japonaises et coréennes, indiennes à partir de 2014, chinoises et Tesla à partir de 2022.

(2) Pénétration des marques étrangères calculée sur les véhicules légers. Les marques Chrysler, Dodge, Ram et Jeep ne sont pas considérées comme marques étrangères.

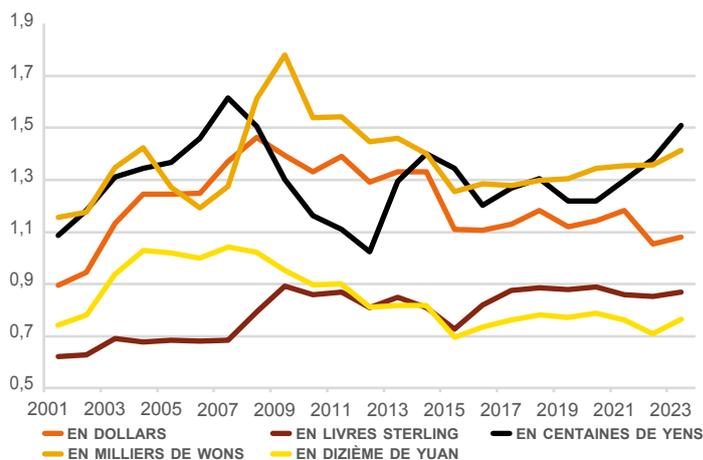
Source : CCFA

## PART DU HORS ZONE EURO DANS LES DÉBOUCHÉS EXTÉRIEURS DES GROUPES FRANÇAIS



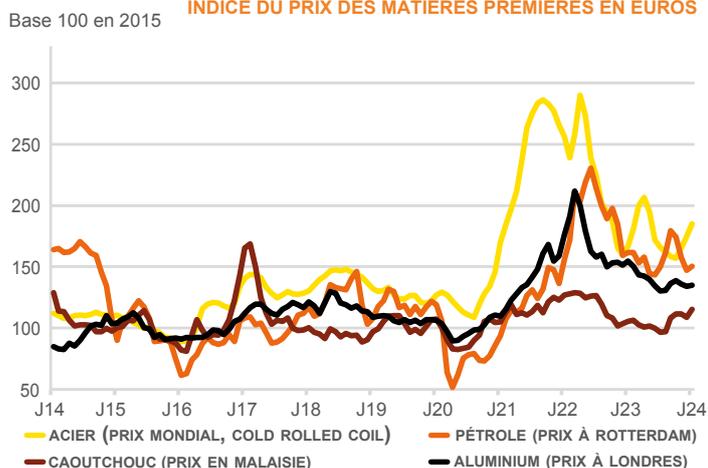
Source : CCFA

## ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE : POUR UN EURO



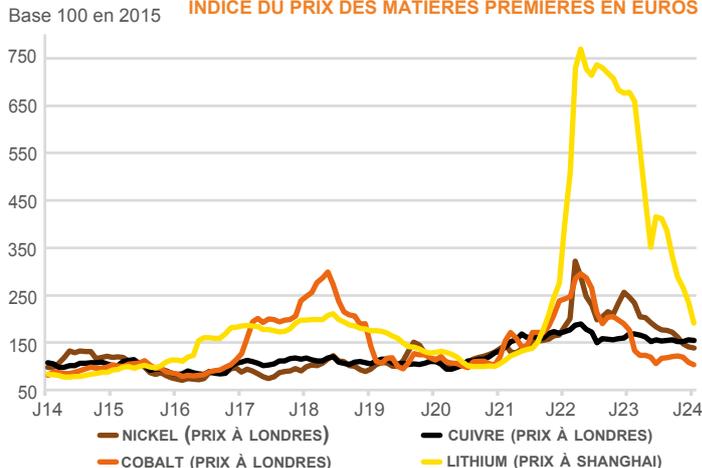
Source : BCE

## INDICE DU PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS



Sources : Rexecode, Insee, calculs CCFA

## INDICE DU PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS



**+46 %**

**Hausse du prix moyen du cuivre entre 2019 et 2023**

Les prix des matières premières, mais aussi de l'énergie, peuvent impacter les coûts de production des entreprises utilisatrices. Ces prix connaissent des fluctuations importantes, y compris au cours d'une même année. Exprimés en euros, les cours des matières premières avaient connu des augmentations importantes de 2001 à 2012. Les prix ont ensuite connu un point bas jusqu'à la reprise post-covid, qui a amené les prix des matières premières à des niveaux très élevés. La répercussion de ses fluctuations de prix dans les prix de ventes finaux s'avère toujours difficile dans un

contexte de concurrence intense et d'arbitrage de consommation au sein des ménages.

En 2021 et 2022, les principales matières premières utilisées dans l'automobile, comme l'acier et l'aluminium, ont connu de fortes hausses de prix en lien avec la reprise post covid. En 2023, le prix de la plupart des matières premières est orienté à la baisse, en lien avec le ralentissement de la demande mondiale, notamment chinoise et du reflux de l'inflation. Cette baisse ne permet cependant pas de revenir à des niveaux de prix antérieurs à la crise sanitaire. Pour l'acier et l'aluminium par exemple, les prix demeurent supérieurs de respectivement 39 % et 30 % par rapport à l'année 2019.

Avec le développement des véhicules électriques,

la demande de nouvelles matières premières telles que le cuivre, le cobalt, le nickel et le lithium s'accroît et leurs prix moyens progressent significativement, même si on observe un ralentissement de la demande et des prix en 2023.

Concernant les prix de l'énergie (gaz, électricité), ils varient selon les zones : en 2022, ils étaient beaucoup plus élevés en Europe du fait du conflit en Ukraine que dans d'autres zones de production automobile comme les États-Unis ou la Chine. Selon les travaux de Rexecode, les prix de l'électricité en Europe en 2022 (exprimés en dollars / MWh) sont près de 2,5 fois plus élevés qu'aux États-Unis et 3 fois plus élevés qu'en Chine. Pour le gaz naturel, le prix est trois fois plus élevé en Europe qu'aux États-Unis.