

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 et, en Europe, le poids de la réglementation. L'ensemble de ces facteurs pèse 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.

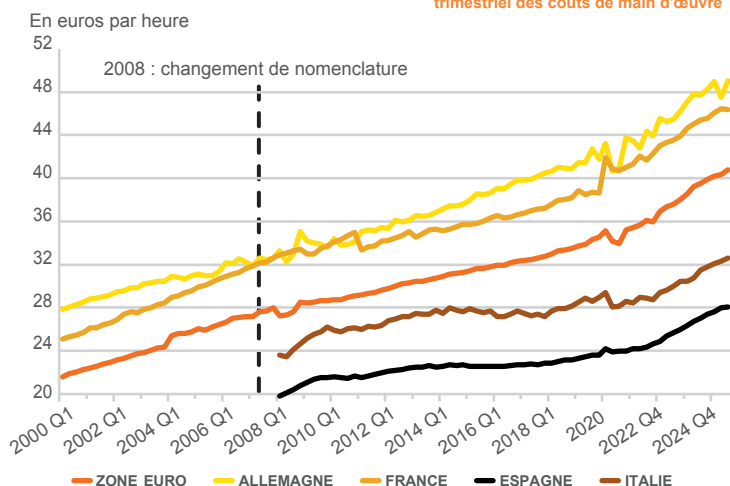
En France, depuis les années 2000, la compétitivité des industriels s'est dégradée.

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 à la fois au sein de l'Europe, mais aussi à l'extérieur (Asie). 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 2024, bien qu'en recul de 0,2 point par rapport à 2023, ils ont représenté 2,9 % du PIB en France, contre 1,7 % en Italie, 1 % 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 a 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 en ont limité les impacts par des aides. Mais depuis, des écarts de compétitivité demeurent à l'intérieur de l'Europe et plus encore avec des pays comme la Chine où les prix des énergies sont plus bas.

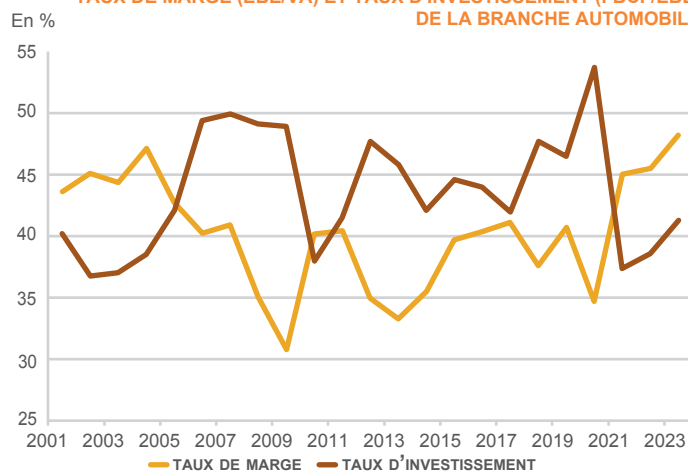
La chute d'activité lors de la crise sanitaire en 2020 a fait baisser le taux de marge des entreprises, qui est tombé à 35 % pour la branche automobile. Puis, ce ratio s'est redressé à partir de 2021 et atteint 48 % en 2023. Concernant le taux d'investissement de la branche, il fluctue principalement en lien avec les évolutions de la valeur ajoutée, passant de plus de 50 % en 2020 à 41 % en 2023.

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



Le taux de marge est le rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la valeur ajoutée hors taxe et le taux d'investissement est le rapport entre la formation brute de capital fixe et la valeur ajoutée hors taxe.
Source : INSEE (Comptes nationaux, base 2020)

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 la réduction de moitié de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) et de la cotisation foncière des entreprises (CFE), et 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 ou les pays d'Europe centrale et orientale.

L'évolution des taux de change est un autre facteur important de la compétitivité des constructeurs automobiles en raison de la part significative de la production en dehors de la zone euro. Cette dernière a représenté 57 % des débouchés extérieurs pour les voitures particulières en 2024, contre 47 % en 2002. En 2024, l'euro a continué de s'apprécier face aux monnaies asiatiques pesant sur sa 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 (62 % en 2024, contre 40 % en 2019) sur leur marché national, qui est le premier marché mondial et encore davantage dans le cas des voitures électriques.

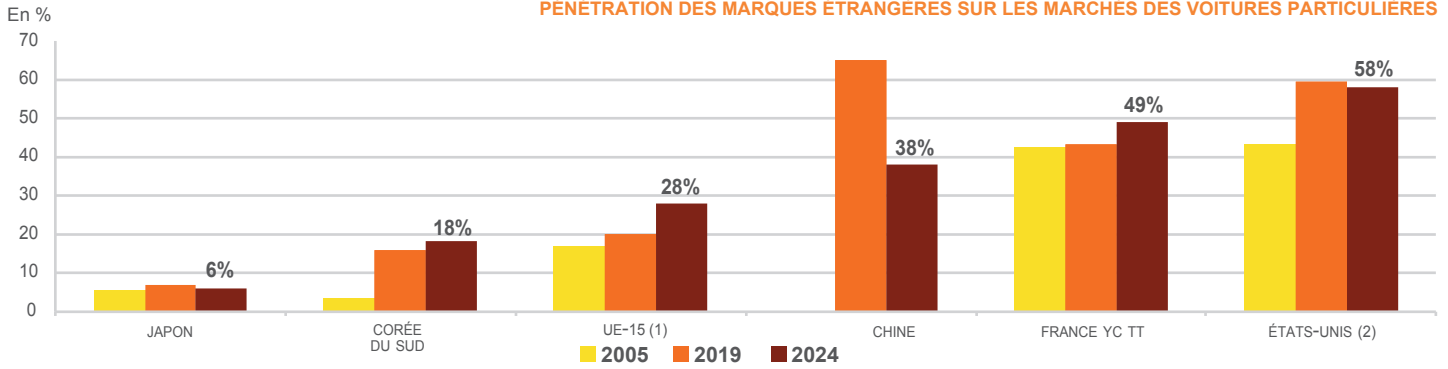
Dans l'UE, les réglementations imposent des surcoûts importants à la fois à l'échelle du système de production (mise en conformité, ingénierie, reporting RSE), mais aussi dans le prix final du véhicule (nouveaux équipements, matériaux verts). Dans ce contexte, l'offre de véhicules abordables est un enjeu difficile pour les constructeurs généralistes.

2,9 %

Part des impôts de production dans le PIB en France en 2024, contre 0,7 % en Allemagne

DES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DES VOITURES PARTICULIÈRES

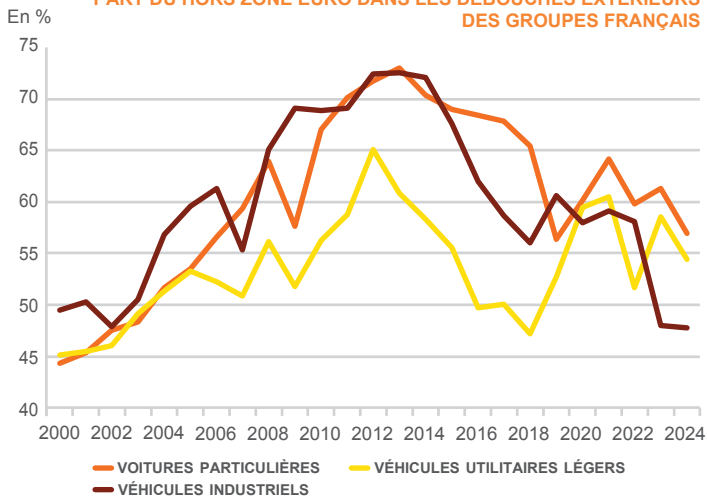


(1) Sont considérées comme marques étrangères, les marques japonaises et coréennes, indiennes à partir de 2014, chinoises et Tesla à partir de 2022.

(2) Pénétration des groupes étrangers calculés sur les véhicules légers.

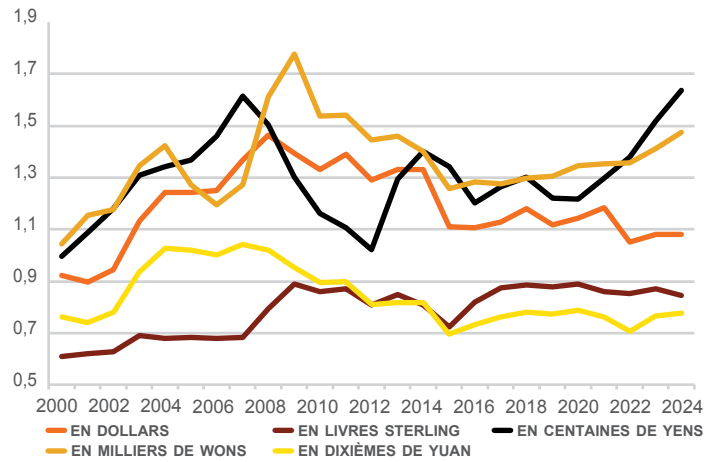
Source : CCFA

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



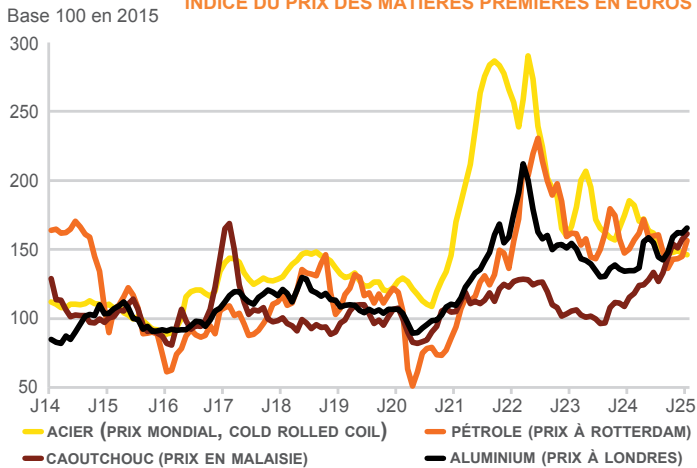
Source : CCFA

ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE : POUR UN EURO



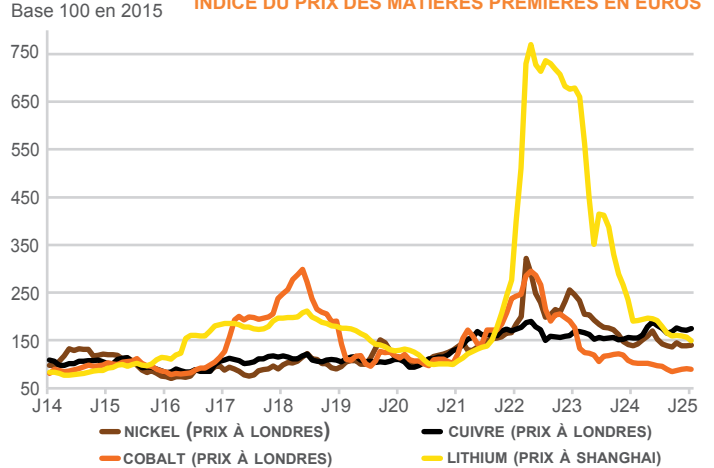
Source : BCE

INDICE DU PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS



Sources : Rexecode, Insee, calculs CCFA

INDICE DU PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS



+58 %

Hausse du prix moyen du cuivre entre 2019 et 2024

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, ces prix ont été orientés à la baisse, en lien avec le ralentissement de la demande mondiale, notamment chinoise et du reflux de l'inflation. En 2024, certaines matières ont vu leur prix remonter, comme l'aluminium (+21% sur un an) et le caoutchouc (+45%). En revanche, les principaux métaux et matériaux liés à la production des batteries ont vu leur prix reculer en raison du ralentissement de la demande et d'une offre plus abondante (nickel, cobalt, lithium). En moyenne,

les prix de l'ensemble des matériaux utilisés par l'industrie automobile demeurent cependant supérieurs de plus de 30% à leur niveau de 2019.

Concernant les prix de l'énergie (gaz, électricité), ils varient selon les zones. 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. Comme l'a souligné le rapport Draghi, après la guerre en Ukraine, le prix du gaz en Europe est désormais trois à cinq fois plus élevé en Europe qu'aux États-Unis, ce qui nuit à la compétitivité de l'industrie européenne.