



Paris, le 21 juillet 2020

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

Tensions commerciales, réduction des émissions de CO₂, compétitivité et appels à la relocalisation sont autant de défis auxquels est confronté le secteur automobile, sans parler de la crise du Covid-19. Dans cette nouvelle *Note du CAE*, les auteurs, **Keith Head**, **Philippe Martin** et **Thierry Mayer** examinent différents scénarios à moyen terme pour l'industrie automobile en se fondant sur un modèle calibré sur des données très détaillées des modèles de voitures existants.

Pour améliorer les perspectives du secteur en France, ils recommandent une stratégie visant à rendre l'industrie automobile plus compétitive *via* des réductions des coûts de production ou des gains de productivité, en encourageant notamment les *clusters* dans le Nord et l'Est du pays et en ne mettant pas de frein à une plus grande automatisation du secteur.

Perte de compétitivité de l'industrie automobile française

Au cours des vingt dernières années, la France a connu une perte de compétitivité majeure dans l'industrie automobile : entre 2000 et 2018, l'emploi dans ce secteur a reculé de 36 % et, alors que la France était le deuxième constructeur automobile de l'Union européenne jusqu'en 2011, elle est désormais le cinquième aujourd'hui. Ce déclin est plus visible pour les sites de production en France des constructeurs automobiles français que pour les constructeurs français produisant à l'étranger ainsi que pour les constructeurs étrangers produisant en France. Cette baisse de production a à son tour amplifié, par des effets d'échelle, la baisse de compétitivité. Pour retrouver le pic de production, de 2002, les auteurs estiment qu'il faudrait baisser les coûts de production d'environ 20 %.

Tensions commerciales croissantes

L'industrie automobile est une cible privilégiée des attaques protectionnistes. Le Président Trump a menacé à plusieurs reprises de taxer les importations de voitures en provenance de l'Union européenne jusqu'à 25 %. Les résultats de simulations de guerre commerciale contre l'industrie automobile européenne présentés dans cette *Note* suggèrent que la menace américaine doit être prise au sérieux, en particulier par l'Allemagne qui en pâtirait le plus. Les risques encourus au niveau de l'Union européenne ne sont toutefois pas assez importants pour justifier des concessions sur un accord commercial avec les États-Unis qui sacrifieraient d'autres priorités politiques.

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.

La *Note* étudie également des scénarios d'accords commerciaux et montre que si la France gagne en termes de production automobile grâce aux accords commerciaux signés (Canada et Japon) et en cours de discussion (Mercosur), sa production pâtirait d'accords potentiels libéralisant le commerce automobile avec les pays développés, les États-Unis ou le monde.

Quelles seraient les implications de relocalisations pour l'industrie automobile ?

La question des délocalisations et relocalisations industrielles est un débat récurrent en France et un objectif commun à de nombreux gouvernements passés et présents. Cette question est revenue dans le débat public avec la crise du Covid-19. Les auteurs proposent différents scénarios de relocalisation possibles à moyen terme de manière à clarifier et quantifier les arbitrages en jeu. Sur la base de leurs résultats, ils établissent les recommandations suivantes.

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

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.

Mécanisme d'ajustement aux frontières pour le carbone : protectionnisme ou politique environnementale ?

Comment l'industrie automobile peut-elle être affectée par les instruments mis en place pour réduire les émissions de CO₂ générées au stade de la production ? Cette question est au centre du débat sur l'extension du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (ETS : *Emission Trading Scheme*) à un ensemble plus large d'industries manufacturières dont l'automobile. Face au risque de la « fuite de carbone » (l'incitation à délocaliser en dehors de l'Union européenne du fait de coûts environnementaux de production plus élevés), les auteurs étudient l'introduction d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières sur les importations de voitures.

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.

Retrouvez les *Notes du CAE* sur www.cae-eco.fr

A propos du Conseil d'analyse économique

Placé auprès du Premier ministre, le Conseil d'analyse économique a pour mission d'« éclairer, par la confrontation des points de vue et des analyses, les choix du gouvernement en matière économique ». Il est composé d'économistes universitaires et de chercheurs reconnus et réalise en toute indépendance ses travaux qu'il rend publics. Les opinions exprimées dans les Notes du CAE sont celles de leurs auteurs et n'engagent ni le Conseil, ni le Président délégué, ni bien entendu le Premier ministre.

Contact Presse

Christine CARL

01 42 75 77 47 / 06 85 42 77 64

Suivez @CAEinfo sur Twitter 

christine.carl@pm.gouv.fr

Courriel itinérant : christine.carl@cae-eco.fr