

Crise et soutenabilité de l'industrie automobile: le cas français en question

Jullien, Bernard

Veröffentlichungsversion / Published Version

Arbeitspapier / working paper

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

SSG Sozialwissenschaften, USB Köln

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Jullien, B. (2010). *Crise et soutenabilité de l'industrie automobile: le cas français en question*. (DGAP-Analyse Frankreich, 2). Berlin: Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik e.V.. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-131417>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DGAPanalyse

Frankreich

Forschungsinstitut der
Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik

April 2010 N° 2

Crise et soutenabilité de l'industrie automobile

Le cas français en question

Bernard Jullien



Deutsche Gesellschaft
für Auswärtige Politik e.V.

Die DGAPanalysen Frankreich erscheinen
mit freundlicher Unterstützung der

Robert Bosch **Stiftung**

Redaktion:
Claire Demesmay und Katrin Sold

Herausgeber:
Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik e.V. | Rauchstraße 17/18 | 10787 Berlin
Tel.: +49 (0)30 25 42 31-0 | Fax: +49 (0)30 25 42 31-16 | info@dgap.org | www.dgap.org | www.aussenpolitik.net
© 2010 DGAP

Die DGAP trägt mit wissenschaftlichen Untersuchungen und Veröffentlichungen zur Bewertung internationaler Entwicklungen und zur Diskussion hierüber bei. Die in den Veröffentlichungen geäußerten Meinungen sind die der Autoren.

Summary

Bernard Jullien

Crise et soutenabilité de l'industrie automobile : le cas français en question

- La situation de l'industrie automobile est exemplaire pour l'ensemble de l'économie française. Depuis 2008, le secteur automobile et son évolution socio-économique jouent ainsi un rôle central dans le débat sur la crise et sur sa gestion politique.
- La crise du secteur automobile s'explique par la faiblesse de la demande de véhicules neufs, l'intérêt croissant des ménages pour les segments inférieurs et la concurrence sur les salaires, que l'intégration européenne a tendance à relayer.
- En réaction à la crise, l'État français a apporté à l'industrie automobile plusieurs types d'aide : prêt bonifié, Fonds de modernisation destiné aux équipementiers fragilisés, Fonds stratégique d'investissement pour les entreprises menacées, prime à la casse et facilitation de la mise au chômage partiel.
- Malgré cette intervention à plusieurs niveaux, plusieurs points restent problématiques : les sous-traitants sont dans une situation précaire ; les sites industriels font face à un vrai problème de compétitivité ; et la coordination des politiques au niveau européen est insuffisante.

How Susceptible to Risk is the Automotive Industry? An Analysis of the French Automobile Market

- The current situation of the automotive industry is representative for the entire French economy. The automotive sector and its economic and social development since 2008 play a crucial role in the debate about the economic crisis and its management.
- The crisis in the automotive sector is based on a weak demand for new cars, a growing interest in cheap vehicle segments, and the increasing wage competition at the international level, which is reinforced by European integration.
- In response to the crisis, the French government has decided to provide state aid: in the form of loans to the automaker, the establishment of a fund for the benefit of suppliers, a "Strategic Fund" for endangered companies, a car-scrap bonus and the optimization of partial unemployment.
- Despite this intervention on different levels, several issues remain problematic: Many suppliers are in a precarious situation, the industrial locations suffer problems in terms of a low competitiveness. The policy coordination at the European level is currently insufficient.

Sommaire

Le contexte macroéconomique.....	5
Le marché français avant et avec la crise.....	6
La production, l'emploi et les échanges internationaux de la France	7
Politique de l'automobile.....	9
Les aides à la filière et leur impact sur le court terme.....	10
Les politiques publiques face aux questions de soutenabilité	10
Notes.....	12

Crise et soutenabilité de l'industrie automobile

Le cas français en question

Bernard Jullien

La crise actuelle de l'industrie automobile est d'une ampleur sans précédent. Elle conduit les entreprises en difficulté aux limites de leurs capacités à survivre et place celles qui jusque là paraissaient prospères dans des situations de grande fragilité. Dans ce contexte, les composantes des systèmes ou chaînes de valeur automobile dans leur ensemble lancent des appels à l'aide. Il s'ensuit des politiques publiques d'aide à la filière qui visent à assurer la sauvegarde d'une part significative des actifs menacés, mais aussi à faciliter l'adaptation des entreprises aux nouvelles exigences susceptibles de peser à plus long terme sur l'industrie. L'analyse doit donc lier les questions de court et de long terme. La crise actuelle, sa durée et sa gestion micro-, méso- et macro-économique conduit en effet à s'interroger sur la soutenabilité du développement automobile depuis une quinzaine d'années au moins.

Cette question se pose, conformément à ce que la littérature sur le développement durable propose d'habitude, à trois niveaux : social, économique et environnemental. Les réponses que l'histoire apportera à ces trois niveaux sont assez largement indéterminées à ce jour. Il y a tout lieu de penser qu'elles divergeront d'un pays ou d'une région à l'autre et / ou d'un constructeur à l'autre. Comme on le sait depuis des années, le fait que les entreprises automobiles soient pour beaucoup d'entre elles des acteurs globaux n'a pas impliqué qu'elles puissent unifier leurs stratégies et traiter sur le même mode les questions industrielles et commerciales qui se posent à elles. De même, les constructeurs automobiles diffèrent largement les uns des autres à la fois parce qu'ils ont des « bases domestiques » dissemblables et parce que, même lorsqu'ils partagent la même, ils nouent des « modèles productifs » distincts. Aujourd'hui, projetées dans la crise, ces différences expliquent que les uns et les autres inscrivent leur stratégie plutôt en continuité et / ou plutôt en rupture avec ce que les années passées les avaient amené à croire et à faire.

Le cas français est de ce point de vue exemplaire. Depuis 2008, l'actualité économique et sociale confère à l'industrie automobile de ce pays un rôle clé dans le débat sur la crise et sa gestion politique. Plus qu'une simple illustration à vertu pédagogique, l'automobile incarne sur un mode spécifique l'économie française, ses difficultés et ses atouts ainsi que les choix politiques qu'il convient de faire ou non en la matière : la crise prolonge des tendances passées et conduit à s'interroger sur l'opportunité et la possibilité de les remettre en question. Pour cerner les questions ainsi posées, on peut, après avoir abordé succinctement le contexte macro-économique, distinguer trois séries de questions : concernant d'abord les marchés, puis la production et l'emploi – questions prolongées par celles du commerce extérieur – et enfin les politiques publiques.

Le contexte macroéconomique

Si le capitalisme français a connu des évolutions importantes depuis les années 1980, la crise fait apparaître que cette dérégulation a été assez partielle. Elle n'a pas globalement conduit à une progression très importante des inégalités, mais a maintenu des services publics puissants et un niveau plutôt élevé de protection sociale contre les principaux risques. Il en résulte un haut niveau de prélèvement obligatoire et de dépenses publiques ainsi qu'une part significative du salariat dont l'emploi est protégé.

Il n'en reste pas moins que les salaires ont progressé très lentement et que l'encadrement supérieur a bénéficié comme partout de privilèges croissants de la part des employeurs. En outre, la France a connu dans les années 1990 et 2000 une croissance très vive des prix de l'immobilier, qui a pesé fortement dans les budgets des ménages les plus modestes et les plus jeunes, captant une part majeure de leurs revenus et de leurs facultés

d'endettement. Ainsi, selon les enquêtes « Budget de famille » de 1979 et 2006, l'écart de poids relatif du poste logement dans les dépenses des ménages du premier et du cinquième quintiles n'était que de 1,5 point en 1979 mais de 13,5 points en 2006.¹ À la différence de ce que l'on a pu constater dans les pays où s'est développé le crédit hypothécaire, les postes consacrés à l'immobilier et aux transports sont en France restés concurrents. Les règles prudentielles en vigueur dans le système bancaire français interdisent en effet le développement de ce type de produits.

Tout ceci a limité le dynamisme du marché du véhicule neuf en France. Pourtant, au niveau général, la crise y a été moins violente que dans d'autres pays. Les stabilisateurs automatiques qu'impliquent le poids de l'État et des dépenses sociales jouant leur rôle, ni la croissance ni la consommation n'ont connu fin 2008 et courant 2009 l'effondrement que l'on a constaté dans d'autres pays européens.

Le marché français avant et avec la crise

Dès avant la crise, le marché français était marqué par une stagnation déjà ancienne autour des 2 millions d'immatriculations de véhicules particuliers neufs (VPN). Ayant des difficultés à vendre, les constructeurs cherchent à réduire le risque commercial en multipliant produits et versions et en les renouvelant de plus en plus fréquemment. D'où à la fois une baisse des prix relatifs des véhicules en termes de contenu technologique inchangé et une augmentation de ceux-ci en termes de « valeurs unitaires moyennes » (VUM) des VPN. En partie associée aux exigences normatives accrues des autorités européennes, cette tendance explique aussi pourquoi les véhicules deviennent plus lourds et utilisent moins les progrès réalisés en matière d'efficacité des moteurs pour réduire les consommations. De fait, lorsque l'on rapporte ces fameuses VUM des véhicules particuliers neufs aux salaires moyens, on constate une baisse du pouvoir d'acheter des voitures neuves des ménages français. Les trois dernières enquêtes « Budget de famille »² confirment la tendance : l'équipement des ménages continue de croître, mais de plus en plus grâce aux véhicules

de seconde main, de telle sorte que le parc croît en vieillissant. Cette évolution s'accompagne d'une concentration des ventes sur les ménages les plus aisés et les plus âgés.

Lorsque l'on compare l'évolution des dépenses de motorisation des ménages des quintiles inférieur et supérieur, il apparaît qu'en dix ans, le nombre de véhicules vendus aux ménages les plus modestes a été divisé par deux. Cette tendance n'a pas été compensée par l'augmentation des ventes aux plus riches, qui régressent elles aussi. Les ménages les plus riches délaissent en partie les produits automobiles, renforçant ainsi les difficultés commerciales que rencontrent les constructeurs et leurs réseaux. La gamme des prix qu'offre l'occasion, jointe à la plus grande fiabilité des produits automobiles et à la réduction récente des kilométrages parcourus chaque année, induit une préférence structurelle pour le véhicule d'occasion qui va en se renforçant.

Sur le marché des VPN, le renchérissement des produits et les améliorations incessantes des produits ont conduit à une forte déformation des structures du marché. Celle-ci s'est opérée au détriment des segments moyens supérieurs et supérieurs (-20 points entre 1990 et 2008) et au profit des segments inférieur et moyen inférieur (tableau 1). Le marché français a désormais une structure « à l'italienne ». Comme Fiat, les groupes français sont peu à peu évincés des segments supérieurs. Ainsi, lorsque l'on compare les meilleures ventes françaises et allemandes avant la crise, l'asymétrie ressort clairement : en janvier 2008, les modèles de ce type de VW, Mercedes et BMW occupaient les deuxième, troisième et quatrième places dans les ventes allemandes en totalisant neuf points de marché ; les modèles équivalents de Renault et PSA en France occupaient les rangs 15, 17 et 52 pour moins de quatre points d'un marché une fois et demi plus petit.³

Le marché du VPN semble très sensible à des baisses significatives de prix. Depuis 2008, l'effet conjoint des primes à la casse, des bonus sur les véhicules à faible émission et des efforts commerciaux significatifs des constructeurs sur les véhicules d'entrée de gamme permet d'accéder à une gamme élargie de produits en dessous de

10 000 euros. Malgré la crise, il en résulte une augmentation de la demande des ménages qui, en 2009, a largement compensé les baisses du nombre d'immatriculations des entreprises. En 2009, les modèles les moins chers des deux groupes français (Twingo, 107, C1) ont connu une extraordinaire croissance, que confirment les niveaux de vente atteints par le couple Dacia (Sandero+Logan) ou la 206. Moyennant cette descente en gamme et en prix, la demande des ménages a crû de plus de 20 %. En outre, les ventes se concentrent sur les véhicules émettant moins de 120 grammes – presque la moitié des ventes en 2009, contre à peine plus d'un tiers en 2008.

renouvellement des parcs en privilégiant le critère de « affordability » (caractère abordables des produits) parfois mis en avant déjà dans le passé.

Le problème que posent ces orientations de la demande concerne la question productive et celle du commerce extérieur. L'Europe de l'automobile, telle que l'ont dessinée les stratégies de localisation des sites et les politiques d'achat des constructeurs ces dernières années, donne aux nouveaux États membres, à la Turquie et aux autres pays d'Europe centrale et orientale (PECO) un rôle clé dans la fabrication des modèles dont la demande, avant et surtout avec la crise, est la plus dynamique.

Tableau 1 : Évolution de la structure du marché automobile français (1990-2009)

Gammes	1990		2000		2006		2007		2008		2009	
	unités	%										
Econom / inférieure	986 532	42,7%	855 134	40,1%	919 665	46,0%	923 559	44,7%	1 034 708	50,5%	1 291 480	56,9%
Moyenne inférieure	477 631	20,7%	695 146	32,6%	650 047	32,5%	694 326	33,6%	646 380	31,5%	637 524	28,1%
Moyenne supérieure	555 053	24,0%	303 028	14,2%	260 728	13,0%	269 711	13,1%	249 287	12,2%	231 264	10,2%
Supérieure/luxe	256 381	11,1%	163 296	7,7%	170 013	8,5%	176 882	8,6%	119 868	5,8%	108 355	4,8%
autres	33 533	1,5%	117 280	5,5%	96	0,0%	65	0,0%	40	0,0%	48	0,0%
Total	2 309 130	100%	2 133 884	100%	2 000 549	100%	2 064 543	100%	2 050 283	100%	2 268 671	100%

Source : Comité des constructeurs français (CCFA)*

Face à de telles évolutions, la question est de savoir si les tendances de 2009 sont structurelles. Quoi qu'il en soit, les efforts de séduction entrepris pour tenter de hâter un renouvellement des véhicules dont la nécessité est rarement avérée fonctionnent globalement à contre-emploi : inscrits dans un jeu hyperconcurrentiel où même les bons produits échouent dans bien des cas à trouver les volumes et *in fine* la valeur espérée, ils déclenchent une fuite en avant qui ne peut s'opérer qu'à coûts croissants ; sur le plan collectif, il devient de plus en plus difficile d'obtenir le renouvellement souhaité et souhaitable en termes d'émission et de sécurité routière. En obligeant à casser cette dynamique, la crise en révélerait sinon l'insoutenabilité pour tous, du moins l'intérêt qu'il pourrait y avoir pour certains à s'en démarquer. Du point de vue des politiques publiques, la question pourrait être posée en termes homologues pour favoriser l'accélération du

La production, l'emploi et les échanges internationaux de la France

Depuis le milieu des années 1990, PSA et Renault ont hâté leur processus d'internationalisation productive et commerciale, d'où une marginalisation relative de la France dans leurs dispositifs stratégiques et industriels. Jusqu'au début des années 2000, le processus – qui s'accompagnait d'un renforcement des ventes en France et dans l'Union européenne (UE) – profitait aux unités d'assemblage françaises. Or, à partir de 2000 et surtout de 2005, la production française a perdu ce qu'elle avait gagné à la fin des années 1990 pour revenir en 2007 à son niveau de 1997, puis plonger en 2008 et 2009 bien plus rapidement que le marché européen (tableau 2).

Tableau 2 : Production mondiale de véhicules particuliers des constructeurs français par marque

	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Citroën	536 415	783.224	1 168 470	1 386 563	1 349 064	1 379 082	1 406 485	1 464 559	1 377 392
Peugeot	734 461	1 369 359	1 708 968	1 923 805	2 056 181	1 996 284	1 950 374	1 992 499	1 947 822
PSA Peugeot Citroën (1)	1 647 221	2 152 583	2 877 438	3 310 368	3 405 245	3 375 366	3 356 859	3 457 058	3 325 214
Renault	1 659 099	1 571 616	2 356 616	2 194 796	2 391 749	2 326 359	2 142 710	2 265 099	1 986 052
Renault (y compris Traffic II)	-	-	-	76 793	95 699	106 414	107 236	115 866	96 102
Dacia	-	-	55 183	72 655	94 698	172 021	188 461	222 913	241 991
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	117 629	80 906	118 438	161 299	181 028	189 308
Renault-Dacia-Samsung (2)	1 659 099	1 571 264	2 426 316	2 461 873	2 567 353	2 616 818	2 492 470	2 669 040	2 417 351
CBM	105	-	-	-	-	-	-	-	-
Renault Trucks (3)	54 086	60 263	96 040	52 355	60 676	63 961	67 593	62 227	65 328
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	39	40	27	28	21	7
Unic	17 809	-	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez(4)	-	231	391	-	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault (4)	-	-	2 547	-	-	-	-	-	-
TOTAL	3 378 433	3 784 416	5 402 776	5 824 635	6 033 314	6 056 172	5 916 950	6 188 346	5 807 900

(1) Jusqu'en 1985, Talbot est inclus dans le groupe PSA Peugeot Citroën

(2) En 1999, Renault a pris le contrôle de Dacia, puis en septembre 2000, celui des actifs de Samsung Motors. En outre, le Renault Traffic 2 est produit par IBC, filiale de General Motors au Royaume-Uni et par Nissan en Espagne.

(3) Entre 1990 et 2000, Mack est intégré dans Renault V.I. En 2001 les activités poids lourds de Renault ont été regroupés avec celles de AB Volvo. L'entité Renault V.I. a été renommée Renault Trucks.

(4) Depuis le 1/1/1999, Renault V.I. (Renault Trucks) a cédé son activité autocar/autobus à Iribus qui est rattaché à Iveco.

Source : CCFAs⁵

En termes d'emploi, les évolutions sont contrastées selon que l'on s'intéresse aux seuls constructeurs ou à l'ensemble de l'emploi automobile (en incluant l'activité équipementière). Chez les constructeurs, la réduction des effectifs est ancienne. On constate un gain d'environ 10 000 emplois à la fin des années 1990, suivi depuis 2001 d'une reprise de la baisse ; entre 1980 à 2008, les effectifs des constructeurs ont été divisés par deux, passant de 320 922 à 163 000 personnes employées. Au niveau de l'industrie automobile toute entière, l'évolution est différente car la baisse ancienne des effectifs constructeurs correspond au mouvement d'externalisation permettant à l'emploi dans l'automobile, au début de la décennie 2000, d'augmenter puis de stagner encore. À partir de 2005, tel n'est plus

le cas : avant même que la crise ne manifeste ses effets, les baisses d'effectifs s'élevaient pour le secteur à 40 000 emplois environ.

La crise a accéléré ce processus. En 2008 et 2009, pour PSA et surtout pour Renault, apparaît un fossé entre ce qui se passe au niveau mondial et ce qui se passe pour la France en termes de production. Les unités françaises souffrent plus de la crise que les autres et la marginalisation relative de la production française en France est accentuée par les évolutions de 2008–2009, qui précipitent un mouvement de désindustrialisation automobile de la France. Ces évolutions très nettes depuis cinq ans, que la crise accentue, se traduisent directement dans les résultats du commerce extérieur automo-

bile français. Elles font clairement apparaître le tropisme est-européen des constructeurs français, que renforcent les comportements d'achats liés aux effets conjoints des bonus écologiques et de la prime à la casse.

L'apparition en 2008, pour la première fois, d'un déficit français en ce domaine est sur ce point révélateur et a suscité une étude du ministère du Budget, des Comptes publics et de la Fonction publique dont nous reprenons des données-clé.⁶ En distinguant les évolutions respectives des échanges de véhicules et des échanges de pièces et d'équipement, les statistiques relativisent l'importance d'autres pays dans l'assemblage des véhicules des constructeurs français. Toutefois, si la dégradation du solde est moins nette et plus tardive à ce niveau, les deux évolutions n'en sont pas moins parallèles. Elles indiquent que les équipementiers ont dû suivre les constructeurs dans leur relocalisation et que, selon toute vraisemblance, l'excédent disparaît dès 2009 à ce niveau là aussi et fragilise la compétitivité du site France.

L'examen de la dégradation du solde entre 2004 et 2008 par pays ou groupes de pays fait apparaître l'importance des échanges au sein de l'UE. S'y manifeste d'abord l'effet de la dégradation très nette des marchés espagnols, anglais et italiens qui sont traditionnellement des débouchés importants pour les exportations automobiles françaises. Y apparaît aussi très clairement la montée en puissance de l'industrie automobile des PECO (membres ou non de l'UE) et de la Turquie, ainsi que la vocation principalement exportatrice de leurs industries automobiles. L'assemblage des véhicules dans les nouveaux États membres implique de moins en moins l'importation de pièces et d'équipements, et / ou qu'elle est de plus en plus compensée quand elles ont lieu par des exportations destinées aux unités d'assemblage françaises. Les résultats dont on dispose pour 2009 confirment largement ces tendances.

On peut résumer la situation en six points :

- La crise est en train de renforcer le problème industriel que connaît depuis plusieurs années l'automobile française ;

- une part de ces difficultés renvoie à une dégradation des ventes de véhicules français en Italie, en Espagne et au Royaume-Uni, qui ne fait que traduire la tendance de ces marchés ;
- une autre part, plus structurelle, renvoie au fait que le marché français est de moins en moins accueillant aux véhicules français produits en France ;
- de ce point de vue, on peut se demander si la faiblesse de la demande de véhicules neufs de la part des ménages et leur concentration croissante sur les segments inférieurs ne constitue pas une incitation forte pour les constructeurs à satisfaire cette demande avec des véhicules produits dans des pays à salaires faibles pour tenter de sauver leurs marges ;
- au delà du cas de l'automobile, on est face à une forme de concurrence sur les salaires que l'intégration européenne relaie plus qu'elle n'enraye, et par laquelle les débouchés des producteurs français sont limités en France comme dans les nouveaux États membres par la pression sur les salaires.

En cela, cette dynamique – qu'accélère la crise – peut être interprétée comme révélant un problème général de soutenabilité de la forme de développement de l'industrie automobile, que le mode de croissance de l'économie française a contribué à structurer en lien avec l'intégration européenne et avec la forme qu'elle a prise dans la période récente d'intégration des PECO.

Politique de l'automobile

En France, comme dans l'ensemble des pays constructeurs, l'intervention de l'État est sollicitée par l'ensemble des acteurs de la filière. Se dessine ainsi une quête politique de soutenabilité du développement de l'industrie automobile qui élargit le champ du débat à deux niveaux. D'abord, les questions industrielles et de compétitivité des groupes français sont étendues à l'ensemble de la « chaîne de valeur » ; on questionne alors les formes de relation des constructeurs avec leurs fournisseurs. Sont ensuite réinvesties dans ce débat les préoccupations environnementales, renforcées par le Grenelle de l'Environnement⁷ et l'augmentation du prix du

baril au premier semestre 2008. Dès lors, la discussion n'implique pas uniquement les industriels, mais conduit d'autres acteurs publics (ministères et collectivités territoriales) ou privés (entreprises de transport, gestionnaires de parking, loueurs et gestionnaires de flottes...) à interroger les stratégies industrielles et leur « soutenabilité ».

Les aides à la filière et leur impact sur le court terme

Les aides apportées par l'État à l'industrie en réaction à la crise ont pris six principales formes :

- Les constructeurs ont bénéficié d'un prêt bonifié de six milliards d'euros – répartis à parité entre PSA et Renault – qui a été décidé début 2009 et est censé se substituer aux défaillances du système bancaire pour permettre aux constructeurs de développer des « solutions d'avenir » ;
- pour que ces aides puissent bénéficier aussi aux équipementiers fragilisés, une des contreparties a été que les constructeurs mettent en place avec l'État un Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (FMEA), censé aider les entreprises de l'amont fragilisées et méritant d'être soutenues ;
- les captives financières des constructeurs ont bénéficié de concours de l'État pour leur permettre dans un contexte de crise de liquidité de continuer de financer les réseaux et les clients de leurs marques ;
- l'État s'est doté d'un outil nouveau inspiré par les fonds souverains, appelé Fonds stratégique d'investissement (FSI) ; ce fonds est destiné à prendre des participations dans des entreprises jugées sensibles ou stratégiques et menacées de disparition ou d'acquisition ; bien qu'il ne soit pas dédié à l'automobile, le secteur équipementier est candidat naturel pour le solliciter ;
- une prime à la casse de 1 000 euros qui s'appliquait aux véhicules de plus de 10 ans pour l'acquisition d'un véhicule émettant moins de 160 grammes ; elle s'ajoutait au bonus écologique dont bénéficiait depuis décembre 2007 les acquéreurs de véhicules émettant entre 101 et 120 grammes (700 euros) et entre 121 et 130 grammes (200 euros) ; la mesure a été reconduite pour 2010, mais le montant de la prime a été réduit à

700 euros ; alors que le coût prévisionnel de la prime à la casse était initialement de 200 millions d'euros, il aura été en 2009 d'environ 600 millions ;

- la mise au chômage partiel a été facilitée et son financement par l'État a été notablement amélioré, permettant de transférer une part significative du coût des baisses d'activité à la collectivité pour préserver l'emploi.

Couplé à un contexte macroéconomique moins défavorable qu'ailleurs en Europe, ce dispositif de soutien a permis au marché et aux groupes automobiles français – qui profitent assez largement des effets de la prime à la casse allemande – de résister relativement bien. La demande allemande a partiellement compensé en 2009 la forte baisse des débouchés des constructeurs français en Espagne et au Royaume-Uni. Elle a permis aux constructeurs de ne fermer aucun site, comme les représentants de l'État le leur avaient demandé. Les baisses de production en France n'ont toutefois pas été évitées, ce qui s'est traduit par de nombreuses faillites de l'industrie équipementière et de sous-traitants, qui abordaient très souvent la période en situation de grande fragilité. La question est alors de savoir si ces dégâts en amont de la chaîne de valeur auront des conséquences durables pour la compétitivité des sites. Outre la question de leur pérennité se pose le problème de la préservation des capacités d'innovation des grands équipementiers, incités à réduire assez drastiquement leurs dépenses de recherche et développement (R&D).

Les politiques publiques face aux questions de soutenabilité

En lien avec les mesures prises, des États généraux de l'automobile ont été organisés, puis prolongés par la mise en place d'une structure permanente appelée « Plate-forme automobile ». Il s'agissait de mettre sur pied un dispositif large de concertation impliquant l'ensemble des acteurs et portant sur de nombreux sujets : la survie des emplois et des entreprises, mais aussi la division du travail, des pouvoirs et de la valeur dans la filière, la compétitivité de l'industrie automobile française ainsi que la demande et les exigences de soutenabilité envi-

ronnementale de l'offre automobile. En dehors du dossier du véhicule électrique qui a émergé en 2009, deux grandes questions ont été au cœur du débat tel qu'il s'est structuré alors.

Le premier concerne les relations verticales. Trop focalisées sur la réduction des coûts, les politiques d'achat des constructeurs paraissent trop peu préoccupées de la survie de leurs partenaires en amont et de leurs capacités d'étude ou de R&D. Les sous-traitants ont incriminé à cette occasion les injonctions des constructeurs à se délocaliser dans des pays à la main d'œuvre bon marché et/ou à y concentrer leurs achats. Étant donné les variations à la baisse des volumes commandés par les constructeurs, les difficultés d'accès au crédit et la proximité du point mort de la plupart des entreprises avec les volumes écoulés en haut de cycles, les conclusions tirées dans l'urgence ont d'abord concerné le dossier financier. Le Fonds de modernisation des équipementiers automobiles a ainsi été créé, et l'État a mis en place une garantie aux emprunts des sous-traitants. Le Pacte comporte toutefois une série de dispositions qui prennent la forme d'engagements volontaires, consignés dans un Code de performance et de bonnes pratiques pour l'ensemble de la filière. De fait, c'est aux constructeurs qu'incombe le rôle de manager de la filière. Les « bonnes pratiques » sont à leur discrétion et le FMEA, censé faciliter l'amélioration des capacités structurelles de l'amont à faire face aux évolutions de l'industrie, est cogéré par l'État et les constructeurs. Ceux-ci se sont empressés de déléguer leurs pouvoirs dans la structure créée à leurs acheteurs, qui ont affirmé que tous les équipementiers et sous-traitants n'ont pas vocation à survivre. Le processus concurrentiel darwinien que les pratiques d'achat organisaient sur le marché devient plus explicite et discrétionnaire mais, en devenant plus politique, ne change pas de nature.

Le second dossier concernait la compétitivité des sites industriels, en particulier des sites d'assemblage. Selon les constructeurs, ces derniers pâtissent d'un déficit de compétitivité par rapport à d'autres localisations. Pour justifier une demande de réduction de la taxe professionnelle, les constructeurs ont présenté une étude chiffrée. Celle-ci établit à 1 400 euros le surcoût de la production d'un véhicule

en France par rapport à une voiture fabriquée en Europe de l'Est, soit 10 à 12 % du prix du véhicule. Sur ce montant, 400 euros seraient liés aux salaires, 250 euros à la taxe professionnelle et 750 euros au différentiel de charges sociales.⁸ La taxe professionnelle, perçue par les collectivités locales dans toutes les communes où l'entreprise dispose de locaux ou de terrains, est calculée à partir de l'investissement, du parc foncier et de la valeur ajoutée des entreprises. En 2006, elle a représenté 3,7 % de la valeur ajoutée produite par l'industrie manufacturière, soit 7,8 milliards d'euros, qui correspondent à un tiers des ressources des collectivités territoriales. Voyant le montant de cette taxe augmenter lorsqu'ils s'équilibrent, les industriels la critiquent depuis des années. L'industrie automobile a obtenu fin 2009 sa suppression en contrepartie implicite du maintien des sites français, dans un contexte où les suppressions d'emplois se poursuivaient. Ceci a rappelé combien les politiques automobiles sont liées à une négociation politique sur la place de l'automobile comme produit et comme activité dans l'économie et la société françaises : le soutien à l'automobile ne va plus de soi, même si des milliers d'emplois sont en jeu.

En dehors de cette question, le plan automobile a suscité des critiques, certains économistes se demandant si, sur le plan environnemental et/ou social, l'aide au bâtiment n'aurait pas été plus pertinente. Dans une note, le Centre de recherche en économie de Sciences Po (OFCE) souligne ainsi que « le secteur de la construction de logements neufs [a] enregistré un recul de 13 % sur un an en 2008 » et que « avec 1,5 million de personnes, soit deux à trois fois l'automobile au sens large, et un tiers des émissions de CO₂ provenant de l'habitat, ce secteur devrait naturellement se trouver au cœur des préoccupations du gouvernement. »⁹ La note défend finalement le soutien à l'automobile en raison de l'importance stratégique et technologique de l'industrie. Ses auteurs regrettent cependant que la conditionnalité des aides reste centrée sur la non-fermeture de sites et fasse peu de cas de la soutenabilité environnementale de l'offre, mais aussi que la très forte intégration des marchés européens n'ait pas conduit à des dispositifs mieux coordonnés au niveau de l'Union européenne.

Se trouvent ainsi projetées sur le dossier automobile des questions qui le dépassent, mais dont il permet d'exhiber l'importance et la teneur. Elles concernent en particulier l'UE et sa faculté à dépasser son rôle de constructeur et de gardien de marchés communs pour se doter, en s'appuyant par exemple sur ses compétences en matière environnementale, d'une politique industrielle, voire d'une politique

sociale. Derrière ce débat, c'est le degré de remise en question des formes de la croissance « globalisée » qui est en cause en France, et en Europe.

Bernard Jullien dirige le Groupe d'études et de recherches permanent sur l'industrie et les salariés de l'automobile (GERPISA) à l'Université d'Évry.

Notes

- 1 Institut national de la statistique et des études économiques, Enquête « Budget de famille 2006 », <www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=BDF06>.
- 2 Ibid.
- 3 Comité des constructeurs français, <www.ccfa.fr/statistiques/faits-et-chiffres>.
- 4 <www.ccfa.fr/IMG/pdf/FM4.pdf>
- 5 <www.ccfa.fr/statistiques/faits-et-chiffres/en-france/la-production/production-mondiale-tous-vehicules-des-constructeurs-francais.html>.
- 6 Ministère du Budget, des Comptes publics et de la Fonction publique, Le Chiffre du Commerce Extérieur, Études et Eclairages, n° 4, avril 2009, <lekiosque.finances.gouv.fr/Appchiffre/Etudes/tableaux/EE_04.pdf>.
- 7 Il s'agit d'une série de rencontres organisées par le gouvernement en 2007-2008, ayant débouché sur une loi-cadre en matière d'environnement et de développement durable, auxquelles ont participé des représentants de l'État et de la société civile.
- 8 Florence Lagarde, « Les coûts de fabrication en France plus élevés qu'en Allemagne, selon PSA », <www.autoactu.com/index.php?page=2&id_actu=12450&comment=1>.
- 9 Mérites et limites du Pacte automobile, in: La lettre de l'OFCE, n° 308, 24.3.2009, <www.ofce.sciences-po.fr/pdf/lettres/308.pdf>.