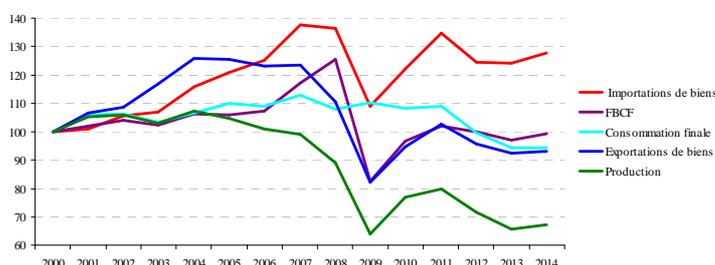




Aggravation du déficit automobile, malgré la reprise des exportations

Après plusieurs années de marasme, les exportations d'automobiles de la France reprennent des couleurs, notamment pour les petites cylindrées, à la faveur d'une nette progression des achats intracommunautaires qui constituent le principal débouché français. Cependant, la reprise européenne profite relativement moins aux exportations françaises qu'à celles de ses principaux concurrents. Ainsi, malgré la récente progression des ventes, le déficit des véhicules enregistre un nouveau record en 2016, du fait du dynamisme des achats français largement tournés vers les modèles de voiture produits à l'étranger.

1 Evolution en volume de la production, des utilisations et des importations de l'industrie automobile en France (indice base 100 en 2000)



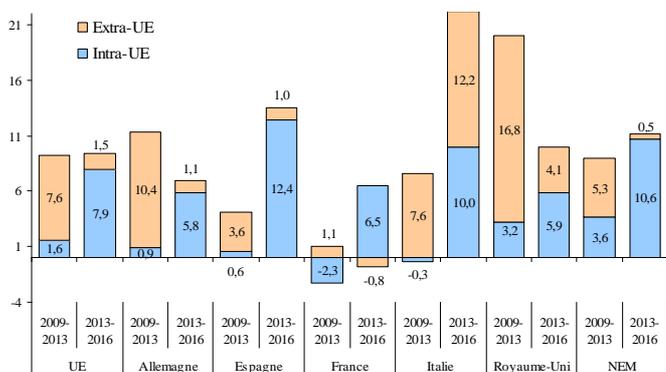
Source : Insee

2 Exportations de véhicules, en valeur, pour la France et l'ensemble de l'UE, selon le marché de destination (indice base 100 en 2009)



Sources : Eurostat et Douanes

3 Evolution annuelle moyenne, en valeur, des exportations de véhicules particuliers et contribution par zone de destination (en points de %)



Sources : Eurostat et Douanes

Guide de lecture : les ventes françaises progressent de 5,7% l'an entre 2013 et 2016. Les exportations vers l'UE y contribuent à hauteur de 6,5 points, tandis que celles vers les pays tiers contribuent négativement (-0,8 point).

Hausse récente de la production et des exportations de véhicules en France

En dépit de la récente amélioration des performances de l'industrie automobile en France, le solde commercial des véhicules ne cesse de se dégrader et atteint en 2016 un déficit record de 10,1 milliards. En effet, la satisfaction de la demande intérieure passe davantage par les importations que par l'achat de modèles produits en France. Jusqu'en 2003, la production nationale d'automobile couvrait plus de la moitié de la consommation intérieure, cette proportion est désormais tombée en deçà d'un quart.

En raison de la délocalisation d'une partie de l'activité vers les pays à faible coût de main d'oeuvre dans les nouveaux Etats membres (NEM), la production automobile en France s'est repliée depuis le milieu des années 2000. Suite aux accords de compétitivité signés en 2013, la fabrication de véhicules retrouve des couleurs, tant pour les constructeurs français (PSA et Renault) que pour les constructeurs étrangers disposant de chaînes d'assemblage en France (Toyota ou Daimler).

En revanche, sur la période récente, les exportations françaises de voitures particulières s'accroissent et s'établissent à 16,2 milliards d'euros en 2016 (sur un total de 29,2 milliards de ventes de véhicules y compris les utilitaires, les bus et les poids lourds). En valeur, les ventes françaises de voitures particulières (VP) progressent de 5,7 % l'an entre 2013 et 2016, après un recul de 1,2 % par an entre 2009 et 2013 (période de croissance pour les autres pays européens). Cependant, les exportations de VP en 2016 demeurent toujours en deçà des niveaux atteints avant la crise (22,6 milliards en 2007).

La France bénéficie cependant moins de la reprise que les autres pays européens

Les ventes de VP des autres pays européens ont retrouvé dès 2013 leur niveau d'avant crise. Contrairement à celles de la France, entre 2009 et 2013, les exportations européennes ont été soutenues par le dynamisme de la demande des pays tiers, contribuant à hauteur de 7,6 points à la progression annuelle des exportations (+9,2 %). Depuis 2013, les pays de l'UE ont pris le relais des pays tiers, permettant de maintenir la progression des échanges quasiment au même rythme (+9,4 % l'an).

La France, qui exporte plus de 80 % de VP vers l'UE (contre 60 % pour l'ensemble des pays membres), bénéficie logiquement de la reprise européenne amorcée en 2013. Ses ventes à l'UE progressent de 7,8 % l'an entre 2013 et 2016, tandis qu'elle est le seul pays européen à voir ses exportations reculer vers les pays tiers (-4,9 %).

Pour autant, cette nouvelle dynamique européenne profite davantage à ses concurrents qu'à la France qui a perdu 1,1 point de parts de marché depuis 2013. Dans le même, l'Espagne gagne 0,6 point, suivie de l'Italie (0,4 point), du Royaume-Uni (+0,4 point) et des NEM (+0,3 point).

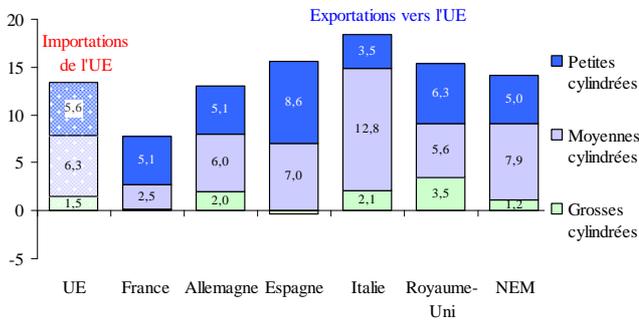


La croissance des exportations françaises vers l'UE repose sur les véhicules de petites cylindrées

La croissance des exportations françaises de VP vers l'UE, malgré son dynamisme (+7,8 % l'an depuis 2013), demeure néanmoins nettement en deçà de l'évolution des importations de cette zone (+13,4 % l'an).

Les ventes françaises sont majoritairement soutenues par les petites cylindrées qui représentent plus de la moitié des exportations en valeur (contre 47 % pour les moyennes cylindrées et 1 % pour les grosses). Sur cette période, les exportations françaises progressent annuellement de 11 % pour les petites cylindrées, contre 20 % pour l'Allemagne et 26 % pour l'Espagne, qui sont les premiers fournisseurs européens sur ce segment de marché.

4 Contributions par cylindrée à l'évolution des importations de l'UE entre 2013 et 2016 et contributions à l'évolution des exportations des principaux fournisseurs de l'UE (en points de %)



Sources : Eurostat et Douanes

Guide de lecture : Les exportations françaises de véhicules de petites cylindrées ont contribué à hauteur de 5,1 points à la hausse des ventes de voitures particulières à l'UE de 7,8% l'an, entre 2013 et 2016. Cette évolution ne peut pas être directement comparée au graphique 3 qui présente la contribution de l'UE à la croissance des ventes, toutes zones confondues, soit 6,5 points.

Entre 2013 et 2016, la croissance des achats de l'UE porte essentiellement sur les véhicules de moyennes cylindrées (60 % des achats), avec une progression annuelle de 9,9 %. Or les ventes françaises sur ce segment évoluent deux fois moins vite que la demande (4,9 %), quand celles de l'Italie et des NEM progressent respectivement de 31 % et 16 %.

Quant aux grosses cylindrées, la France est peu présente sur ce segment de marché, avec seulement 1,3 % de ses ventes vers l'UE, contre 16 % pour l'Allemagne, 18 % pour le Royaume-Uni et 21 % pour l'Italie.

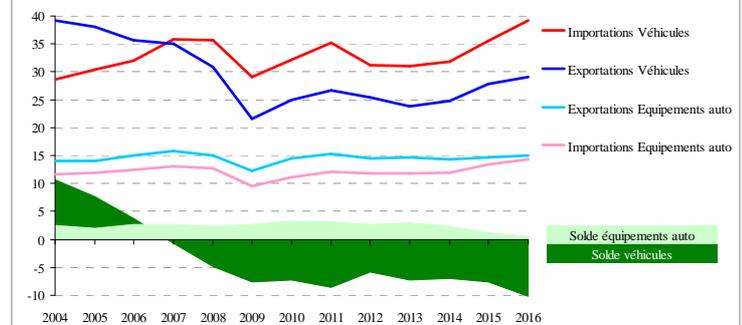
Par type de motorisation, les exportations françaises vers l'UE de véhicules diesel sont peu dynamiques entre 2013 et 2016 (+1,6 % l'an) ; seules les ventes de véhicules à essence progressent sensiblement (+11 %). Cette situation contraste avec les importations européennes pour lesquelles les véhicules diesel contribuent quasiment autant que les véhicules à essence à la croissance des achats sur cette période. En effet, le diesel représente encore la moitié des immatriculations de véhicules neufs en Europe, malgré la baisse des ventes engagée depuis cinq ans.

La hausse des importations, responsable de l'aggravation du déficit automobile de la France

Le déficit record de 2016 sur les véhicules (-10,1 milliards d'euros) est dû à l'accélération des importations de la France et au ralentissement des exportations. En effet, le contexte d'amélioration du pouvoir d'achat des ménages français (+1,8 % en 2016, après +1,6 % en 2015) profite aux achats de véhicules, notamment d'importation, en hausse de +8,7 % en 2016.

Les véhicules de petites cylindrées, qui représentent plus du tiers des achats français, contribuent majoritairement à la croissance des importations. Elles proviennent notamment des pays d'Europe de l'Ouest pour les modèles tendance (citadines hauts de gamme) et des NEM pour les voitures à bas prix. Les importations de véhicules de moyennes cylindrées, plus de la moitié des achats français, progressent peu (+3,8 % en 2016, contre +15 % pour les petites cylindrées). A l'inverse, les grosses cylindrées, qui constituent moins de 10 % des achats français, augmentent nettement en 2016 (+13 %), essentiellement depuis l'Allemagne.

5 Echanges commerciaux de véhicules et d'équipements automobiles de la France (en milliards d'euros)



Source : Douanes (Données CAF/FAB brutes, collectées)

Alors que les échanges de véhicules sont structurellement déficitaires depuis 2007, le solde des équipements, traditionnellement excédentaire, est désormais proche de l'équilibre, passant de +2,6 milliards en 2006 à +0,6 milliard en 2016. En effet, les équipementiers ont suivi, avec un décalage de quelques années, le mouvement de délocalisation initié par les constructeurs automobiles.

Ces mutations géographiques s'expliquent à la fois par l'optimisation des coûts, mais également par la volonté de se rapprocher des zones de consommation. Elles s'illustrent par l'importance du chiffre d'affaires des filiales des constructeurs et équipementiers français implantées à l'étranger qui atteint 109 milliards en 2014 (source Eurostat, Outward FATS), surpassant nettement les exportations (39 milliards pour les véhicules et les équipements).

Méthodologie et sources

Cette analyse s'appuie sur les données douanières françaises correspondant aux rubriques C29A (véhicules) et C29B (équipements automobiles) de la nomenclature agrégée de synthèse A129.

L'utilisation de la nomenclature combinée au niveau NC8 permet ensuite de distinguer les véhicules selon la catégorie de cylindrée (petites, moyennes ou grosses cylindrées) et le type de motorisation (essence ou diesel). Pour plus de détail, voir [ee76 Annexe table produits](#).

La base de données Comext (Eurostat) est utilisée pour la comparaison européenne.

Voir aussi les publications précédentes : Etudes et éclairages [n°63-janvier 2016](#) et [n°30-avril 2012](#).