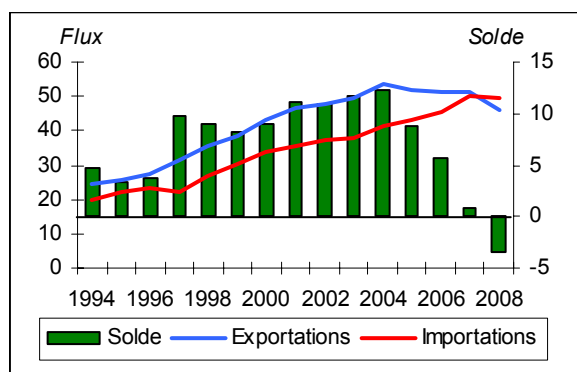




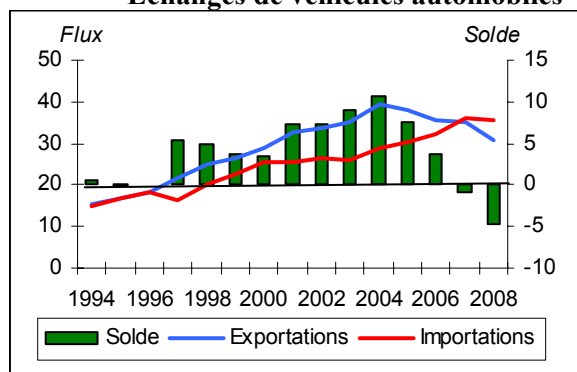
Le solde automobile devient déficitaire en 2008

Encore largement excédentaire en 2004, le solde automobile n'a cessé depuis de se dégrader pour devenir déficitaire en 2008. Le creusement du solde est surtout marqué vis-à-vis des pays européens, notamment vis-à-vis de l'Allemagne et de l'Espagne. Les soldes avec les nouveaux Etats membres et avec la Turquie, où sont implantés les constructeurs automobiles français, deviennent déficitaires du fait d'importations croissantes de véhicules assemblés sur place. Les échanges avec l'Asie émergente, à fort potentiel de croissance, mais éloignée, sont traditionnellement modestes et contribuent peu à l'évolution du solde automobile. En première approche, les importations directement liées aux délocalisations représenteraient le quart des importations automobiles totales.

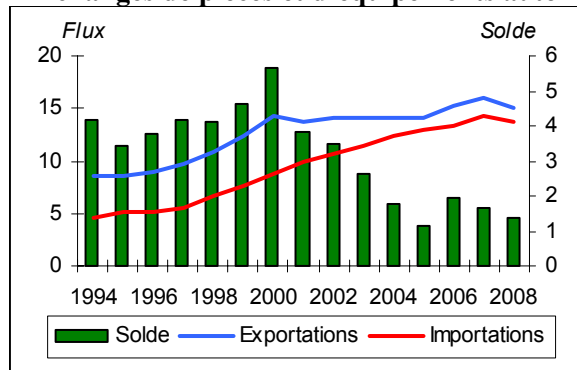
Echanges de l'industrie automobile
(en milliards d'euros)



Echanges de véhicules automobiles



Echanges de pièces et d'équipements automobiles



Source : Douanes

Le solde automobile est déficitaire en 2008

Longtemps atout majeur du commerce extérieur de la France, l'automobile traverse depuis la seconde moitié des années 2000 une conjoncture difficile. L'excédent commercial, qui s'élevait encore à 12,3 milliards d'euros en 2004 cède la place à un quasi-équilibre en 2007. Une nouvelle étape est franchie en 2008 avec une chute prononcée des échanges (-10,4 % à l'exportation, contre -2 % à l'importation) et l'apparition d'un déficit de 3,4 milliards.

Cette détérioration du solde automobile s'explique principalement par les mauvaises performances à l'exportation : après une progression de plus de 8 % l'an entre 1994 et 2004, les exportations fléchissent de 3,8 % l'an, en moyenne, entre 2004 et 2008. Parallèlement, les importations automobiles progressent de 5 % l'an en moyenne sur les quatre dernières années. Depuis 2004, le repli du surplus automobile explique ainsi, à lui seul, la moitié de la dégradation de l'excédent de l'industrie manufacturière.

Le repli est surtout sensible pour les véhicules, dont le solde passe d'un excédent de 10,6 milliards d'euros en 2004, à un déficit de 4,8 milliards en 2008. Les ventes d'équipements automobiles résistent mieux, avant de subir les effets de la crise économique. Le solde des équipements se détériore, mais demeure excédentaire : il revient d'un point haut à +5,7 milliards en 2000, à +1,4 milliard en 2008.

Rôle majeur de l'Union européenne dans la détérioration du solde automobile

Entre 2004 et 2008, le solde commercial automobile français se détériore vis-à-vis de la plupart des pays et zones. Les déficits se creusent nettement avec nos partenaires européens, qui absorbent plus de 80% de des échanges automobiles de la France. C'est le cas notamment avec nos deux principaux partenaires, l'Allemagne (-3,2 milliards) et l'Espagne (-3,7 milliards). Les exportations à destination de ces deux pays fléchissent sur l'ensemble de la période

tandis que les importations restent dynamiques, jusqu'au coup de frein de 2008. L'excédent avec le Royaume-Uni se réduit également, mais reste conséquent, à 1,9 milliard. Celui avec l'Italie se détériore plus nettement, la baisse des exportations se conjuguant à une progression des importations liée au succès des petits modèles. Le solde vis-à-vis des nouveaux Etats membres (NEM), longtemps bénéficiaire, devient déficitaire en 2008 : malgré une progression des exportations sur les cinq dernières années, les importations en provenance de ces pays sont particulièrement dynamiques.

L'excédent avec les pays tiers (hors Union européenne) subsiste (3,2 milliards en 2008), mais se rétrécit, du fait principalement de la contraction du solde avec la Turquie. La France continue à dégager des excédents vis-à-vis de l'Afrique, du Proche et Moyen Orient (surtout l'Iran) et de l'Amérique, bien qu'en léger recul. Le déficit avec l'Asie se réduit en revanche légèrement.

Solde commercial de l'industrie automobile par pays et zones géographiques (millions d'euros)

	2004 (b)	2008 (a)	Ecart (a-b)
Total	12 345	-3 379	-15 724
UE à 27	7 944	-6 563	-14 507
UE à 15	6 454	-5 825	-12 279
Allemagne	-5 026	-8 272	-3 246
Espagne	471	-3 238	-3 709
Italie	2 168	162	-2 007
Royaume-Uni	3 581	1 886	-1 695
NEM	1 490	-738	-2 228
Pays tiers	4 401	3 184	-1 217
Turquie	341	-913	-1 254
Afrique	1 898	1 794	-104
Proche et Moyen Orient	1 655	1 287	-368
Amérique	926	966	40
Asie	-1 537	-1 321	217
Japon	-1 659	-1 319	340
Chine	240	134	-106

Source : Douanes

Des contributions inégales à la croissance des échanges

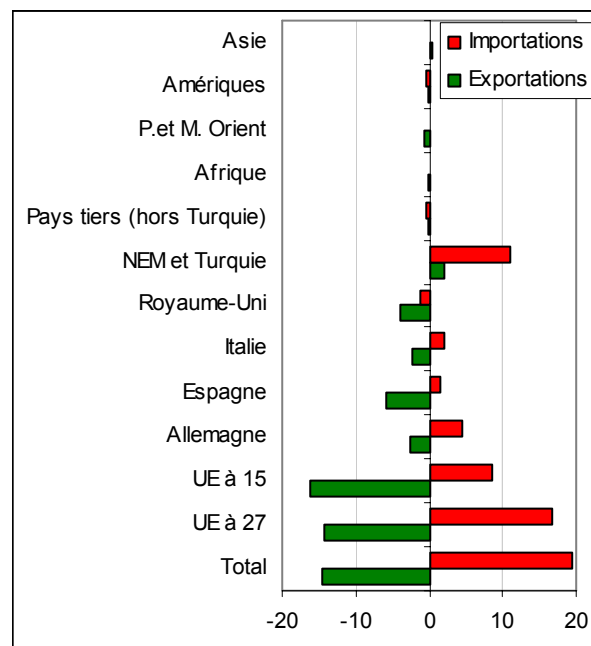
L'analyse en termes de contributions des exportations et des importations des différentes zones à la croissance des échanges automobiles permet de préciser le diagnostic précédent.

Entre 2004 et 2008, le creusement du déficit automobile avec l'UE15 provient à la fois du fléchissement des exportations et de la hausse des importations. La baisse des ventes automobiles à l'Allemagne explique ainsi environ 18% du recul des exportations automobiles françaises sur les cinq dernières années. Pour sa part, l'augmentation des achats automobiles à l'Allemagne compte pour 23% dans la hausse des importations automobiles françaises. A relever également, la forte contribution de l'Espagne (40%) et du Royaume-Uni (27%) au repli des ventes automobiles.

Les Nouveaux Etats membres (NEM) et la Turquie ont pour spécificité de contribuer positivement à la croissance des exportations et des importations. Ils ont notamment une part prépondérante dans la hausse des importations puisqu'à eux seuls, ils expliquent en 2008 plus de la moitié des achats automobiles de la France.

Les pays tiers (hors Turquie) ont en revanche des contributions relativement marginales à la croissance des échanges automobiles.

Contribution à la croissance des échanges automobiles entre 2004 et 2008 par pays et zones géographiques (en points de croissance)



Lecture : L'Allemagne contribue à hauteur de 4,5 points à la hausse des importations automobiles françaises (+ 19,4% sur la période), soit une part explicative de $4,5/19,4 = 23\%$

Source : Douanes

A ce stade, il est important d'affiner l'analyse, en distinguant notamment les échanges par grandes zones selon qu'ils accueillent ou non des constructeurs automobiles français. On distinguera donc : les pays matures européens, en isolant le cas de l'Espagne, zone d'implantation historique des constructeurs français; les NEM et la Turquie, pays relativement proches, où les constructeurs français sont implantés plus récemment ; enfin les pays lointains d'Asie, notamment émergente, où la présence française est encore diffuse.

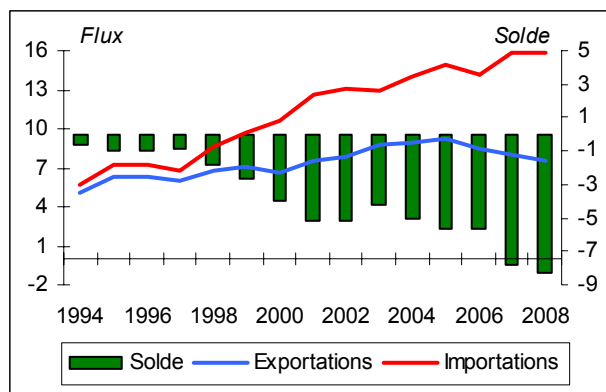
Les pays matures européens : détérioration générale des soldes

La dégradation du solde automobile français vis-à-vis des partenaires européens est générale. La chute brutale de la demande et des échanges au dernier trimestre 2008 accentue des évolutions qui étaient déjà en cours les années précédentes. Cette détérioration traduit le plus souvent des pertes de compétitivité, aggravées par un positionnement difficile en termes de gammes.

Le déficit automobile avec l'Allemagne ne cesse ainsi de se creuser. Il atteint -8,3 milliards en 2008 (-5 milliards en 2004), soit le premier déficit bilatéral. La dégradation enregistrée depuis 2004 résulte d'une

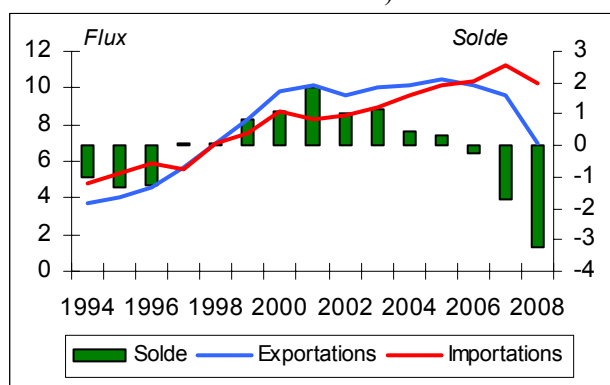
baisse des exportations (-4,1 % en moyenne par an), sur fond de croissance soutenue des importations (+3,2 %). En effet, les modèles français s'imposent difficilement en Allemagne, tandis qu'en France l'attrait pour les marques allemandes ne se dément pas.

Echanges automobiles avec l'Allemagne (en milliards d'euros)



Encore excédentaire en 2001, le solde automobile avec l'Espagne se détériore nettement par la suite : l'excédent de 1,9 milliards en 2001 laisse place à un déficit à partir de 2006, qui s'amplifie nettement les deux années suivantes, pour atteindre -3,2 milliards en 2008.

Echanges automobiles avec l'Espagne (en milliards d'euros)



Source : Douanes

Dans la première moitié des années 2000, malgré la conjoncture favorable de l'économie espagnole, les exportations françaises de l'industrie automobile plafonnent. La hausse des ventes de véhicules est en effet neutralisée par le repli des ventes d'équipements. En revanche, les importations françaises de véhicules et d'équipements produits en Espagne, continuent à croître à un rythme proche de celui observé les années précédentes. A partir de 2006, dans un contexte d'assombrissement de la conjoncture internationale, les exportations automobiles vers l'Espagne reculent fortement, suivies par les importations en 2008, de sorte que le solde bilatéral devient déficitaire.

Bond des importations en provenance des NEM et de la Turquie

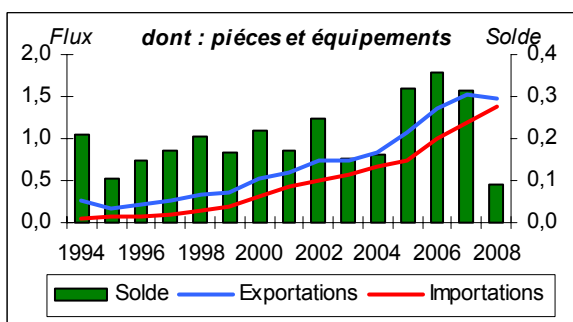
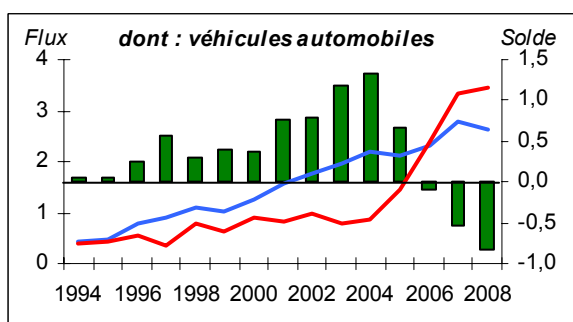
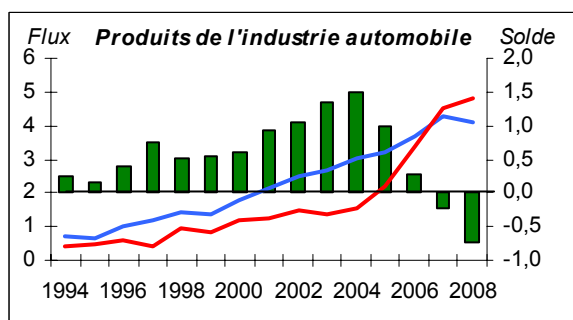
Depuis le milieu des années 2000, les constructeurs automobiles français font des NEM des zones d'implantation privilégiées pour la production de leurs modèles de basse et moyenne gammes, destinés à desservir l'ensemble des marchés européens. Du côté de l'offre, ils bénéficient notamment de bas coûts salariaux,

d'une main d'œuvre bien formée et d'un réseau d'infrastructure de bon niveau. Du côté de la demande, les NEM affichent une croissance élevée, caractéristique des économies en rattrapage, ont des taux de motorisation encore faibles, et occupent une place centrale au cœur de l'Europe.

Avant 2004, la production de véhicules automobiles des constructeurs français dans les NEM est peu importante et les importations progressent modérément, sous l'impulsion principalement des achats d'équipements automobiles. En revanche, les exportations françaises d'automobiles sont dynamiques (+16 % l'an en moyenne) et profitent à plein de la dynamique du rattrapage. La France dégage ainsi des excédents automobiles croissants avec la zone : 1,5 milliards en 2004, contre 0,3 milliard dix ans plus tôt.

A partir de 2005, la montée en charge des productions des constructeurs automobiles français dans les NEM, notamment en République Tchèque et en Roumanie, entraîne une forte détérioration du solde automobile. Les importations en France de véhicules assemblés dans les NEM bondissent (+56% entre 2004 et 2007), avec en contrepartie une croissance un peu moins rapide des exportations d'automobiles à partir de France. En même temps, les importations et les exportations d'équipements automobiles accélèrent fortement.

Echanges avec les NEM (en milliards d'euros)



Source : Douanes

Ces tendances sont toutefois remises en cause par la crise financière apparue fin 2008, qui en rendant plus visible encore l'interdépendance des différents marchés automobiles. En 2008, les échanges automobiles avec les NEM se replient ainsi à leur tour : les exportations reculent de 5 % et les importations de 7 %.

Si l'implantation française en Turquie est plus ancienne, la production des constructeurs français n'accélère vraiment qu'au début des années 2000. La poussée des importations automobiles d'origine turque qui en découle est néanmoins compensée par une progression parallèle des exportations, si bien que le solde automobile reste proche de l'équilibre. Il faut attendre le doublement de la production turque en 2006, pour voir décoller les importations en provenance de Turquie. Encore légèrement excédentaire en 2005, le solde devient déficitaire, pour atteindre 0,9 milliard en 2008.

Au final, le développement des implantations automobiles dans des pays en rattrapage relativement proches a donc toujours un effet stimulant sur les importations françaises. Pour autant, les exportations automobiles françaises restent relativement dynamiques : les ventes de véhicules ralentissent mais sont soutenues par les modèles de plus haute gamme, qui continuent à être exportés à partir de France; surtout, le relais est pris par les ventes de pièces détachées, qui ont tendance à accélérer car l'approvisionnement sur place n'est pas toujours possible (ou souhaitable). Entre 2004 et 2008, la croissance des exportations automobiles vers les NEM et la Turquie s'explique ainsi à hauteur de 80% par les ventes de pièces détachées.

Faiblesse des échanges avec les pays lointains d'Asie émergente

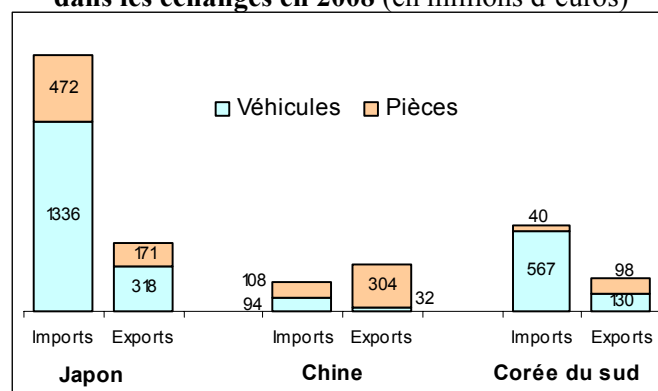
Compte tenu de l'éloignement, des coûts de transport associés, ainsi que des barrières tarifaires et non tarifaires, les échanges automobiles avec les pays lointains (Amérique, Asie) sont souvent très modestes, bien qu'en progression sur les dernières années. De fait, les constructeurs automobiles privilégient dans ce cas les implantations sur place. L'objectif est donc ici plus d'alimenter les marchés locaux que d'importer des véhicules assemblés sur place.

Parmi ces pays éloignés, l'Asie est un marché important, bien que la présence française y soit encore discrète. Les montants des échanges automobiles avec l'Asie restent faibles : 1,5 milliard d'exportations en 2008, contre 2,8 milliards d'importations, soit un déficit de 1,3 milliard. La France affiche un déficit structurel vis-à-vis du Japon (-1,3 milliard), qui est le principal client et fournisseur de la région, en raison des importations de véhicules (70 % des achats).

La présence française en Chine reste limitée et s'inscrit dans le cadre de *joint venture* avec des sociétés chinoises. La montée en charge de la production locale est loin d'être achevée. En 2008, la France enregistre un faible excédent avec la Chine (+134 millions d'euros) : les exportations vers ce pays sont composées en quasi-totalité de pièces détachées, les importations s'équilibrant entre véhicules et pièces.

Le solde automobile vis-à-vis de la Corée du sud, où est implanté un constructeur français, est déficitaire (-380 millions), du fait d'achats de véhicules produits sur place. Néanmoins, les montants concernés sont faibles.

Part respective des véhicules et des pièces détachées dans les échanges en 2008 (en millions d'euros)



Source : Douanes

Depuis 2000, la présence française en Asie tend néanmoins à se développer, via des implantations sur place. En 2007, l'Asie représente ainsi 7 % de la production mondiale des constructeurs français, contre seulement 1 % en 2000.

En conclusion, la détérioration du solde automobile français depuis 2004 ne peut être mis sur le seul compte des pertes de compétitivité. Les phénomènes de globalisation contribuent en effet à brouiller l'interprétation traditionnelle du solde commercial. Ceci se vérifie notamment pour l'automobile, dans la mesure où près des deux tiers de la production française est maintenant réalisée à l'étranger. S'il paraît largement illusoire d'isoler un effet propre aux délocalisations, on peut néanmoins donner un ordre de grandeur des importations générées par le transfert à l'étranger d'une partie de la production réalisée auparavant sur le territoire national. En ne retenant que les importations des pays proches où sont implantés les constructeurs français (Espagne, NEM et Turquie) et en leur retirant les achats ne relevant pas des constructeurs automobiles français, on arrive à un total de 11 milliards. Environ un quart des importations automobiles françaises serait donc directement liée à des réimportations d'implantations françaises à l'étranger.

Méthodologie et sources

Cette analyse s'appuie sur les données douanières, arrêtées en décembre 2008, ventilées selon la nomenclature économique de synthèse NES114. Cette dernière comprend : les produits de la construction automobile, qui englobe notamment les véhicules de tourisme, ceux affectés au transport de marchandises et de personnes, ainsi que les moteurs ; les pièces et les équipements automobiles.