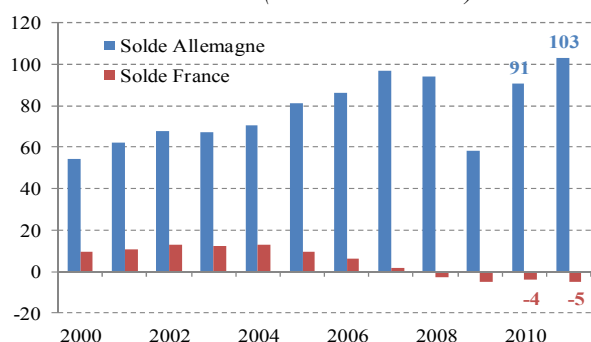




### Des stratégies automobiles différentes en France et en Allemagne

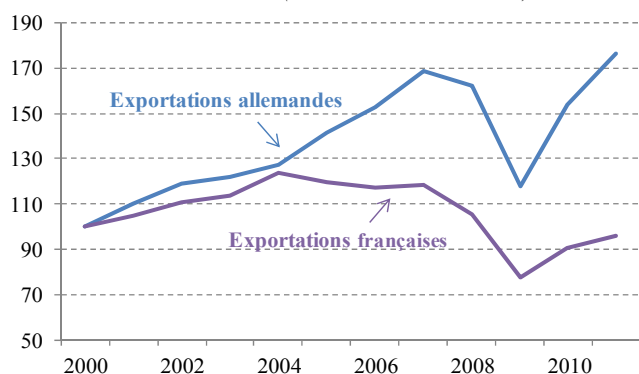
*Le contraste entre les soldes automobiles allemands et français illustre les choix stratégiques à l'œuvre de part et d'autre du Rhin. En Allemagne, l'assemblage sur place, le parti pris du haut de gamme, ainsi que le redéploiement des ventes vers les zones émergentes à croissance rapide, contribuent au dynamisme des exportations. De son côté, la France privilégie plutôt les implantations à l'étranger, quitte à réimporter des véhicules bas et moyen de gamme pour lesquels la demande est forte.*

#### Evolution des soldes français et allemands de l'industrie automobile (en milliards d'euros)



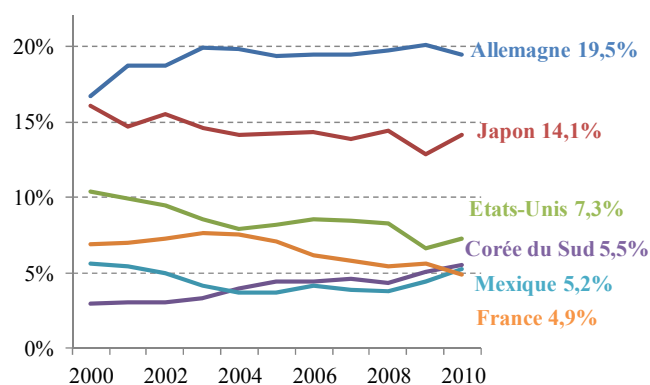
Source : Eurostat

#### Evolution des exportations françaises et allemandes de l'industrie automobile (indice base 100 en 2000)



Source : Eurostat

#### Evolution des parts de marché mondiales des exportateurs de l'industrie automobile (en %)



Source : Chelem (base CEPII)

#### Des soldes automobiles contrastés

Encore excédentaire de 13,0 milliards d'euros en 2004, le solde français des échanges de l'industrie automobile (véhicules et pièces détachées) ne cesse depuis de se détériorer. En 2011, le déficit atteint -5,0 milliards et -7,3 milliards avec la seule Allemagne, qui constitue le premier déficit bilatéral de la France pour ces produits. Le déficit vient de la branche des véhicules (-8,1 milliards), alors que les pièces détachées automobiles dégagent encore un surplus (+3,1 milliards). A l'opposé, l'excédent automobile allemand se renforce : il s'élève à +103,1 milliards d'euros en 2011 (+90,1 milliards pour les véhicules, +13,0 milliards pour les pièces détachées automobiles), et compte pour les deux tiers de l'excédent commercial outre-Rhin.

Le contraste entre les soldes automobiles allemands et français s'explique principalement par le dynamisme des exportations automobiles allemandes (+5,3 % en moyenne par an depuis 2000, contre -0,4 % pour la France). En 2011, les ventes automobiles allemandes ont ainsi dépassé leur niveau de 2007, tandis que les ventes françaises lui sont encore inférieures de 20 %. En revanche, les importations de l'industrie automobile progressent à un rythme relativement proche dans les deux pays (+4,5 % pour l'Allemagne et +3,0 % pour la France en moyenne par an).

L'Allemagne, avec 19,5 % de parts de marché en 2010, est le premier exportateur mondial de l'industrie automobile, et a accru son avance par rapport au Japon (14,1 %) et aux Etats-Unis (7,3 %). Depuis 10 ans, l'Allemagne gagne des parts de marché (+2,7%), quand les autres grands pays matures en perdent. C'est notamment le cas de la France (-2,0% de parts de marché), qui n'est plus que le sixième exportateur mondial automobile. Les performances allemandes peuvent s'expliquer par plusieurs éléments : l'assemblage en Allemagne, le positionnement sur le haut de gamme, et une présence forte dans les zones dynamiques.

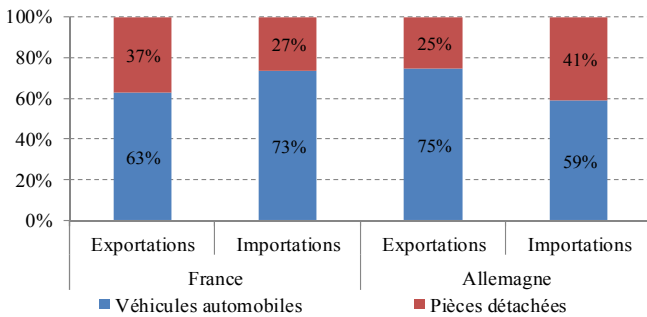




### Des choix stratégiques différents

La structure des échanges automobiles dans les deux pays illustre bien la diversité des choix stratégiques à l'œuvre. La stratégie allemande privilégie l'assemblage final des véhicules sur le territoire national et l'importation de pièces détachées fabriquées dans des pays à bas coûts, un système que certains ont pu qualifier de manière sommaire d'« économie de bazar ». Ainsi, en 2011, 45 % de la production de voitures particulières des constructeurs automobiles allemands s'effectue sur le territoire domestique, contre seulement 30 % de la production de voitures des constructeurs français. En 2011, les exportations automobiles allemandes sont constituées pour les trois quarts de véhicules et pour un quart de pièces détachées. En revanche, les véhicules ne comptent plus que pour 59 % de leurs importations en 2011 et la part des pièces détachées est croissante (41 % en 2011, après 29 % en 2000). Ces pièces détachées, qui sont incorporées dans les véhicules destinés à être exportés, proviennent en grande partie des nouveaux entrants de l'UE, notamment de République tchèque et de Pologne. Cette stratégie, combinée à une politique de qualité et à une excellente image, permet de dégager une plus grande valeur ajoutée sur le produit final exporté.

### Structure des échanges de l'industrie automobile en France et en Allemagne en 2011 (en %)



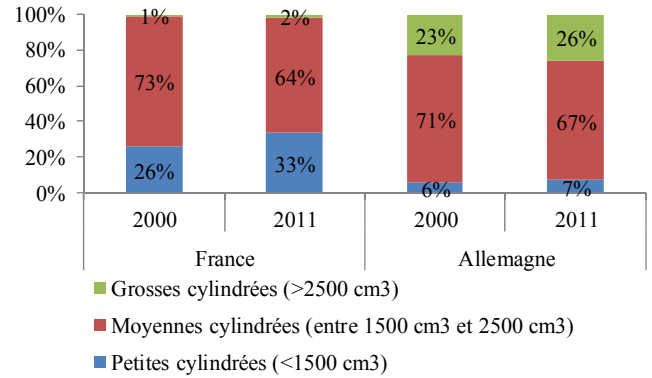
Source : Eurostat

De leur côté, les constructeurs automobiles français font le choix de la proximité des marchés et privilégient plus que l'Allemagne la production par leurs filiales à l'étranger. De fait, la part des véhicules exportés (63 %) est moindre qu'en Allemagne, alors que celle des véhicules importés est plus importante (73 %). Parmi les voitures particulières importées par la France, 10 % sont de petites cylindrées en provenance des nouveaux entrants de l'UE.

### Spécialisation de l'Allemagne dans les voitures particulières haut et moyen de gamme

Si dans les deux pays, le positionnement est plutôt moyen de gamme (deux tiers des ventes de voitures particulières en 2011), l'Allemagne se distingue par son choix du haut de gamme (un quart des ventes). Au contraire, les petites cylindrées représentent une part croissante des exportations de voitures de la France (un tiers des ventes en 2011, après un quart en 2000). Ainsi, le prix moyen à l'exportation d'une voiture allemande est deux fois supérieur au prix moyen d'un véhicule français.

### Structure par gamme des véhicules exportés par la France et l'Allemagne en 2000 et 2011 (en %)

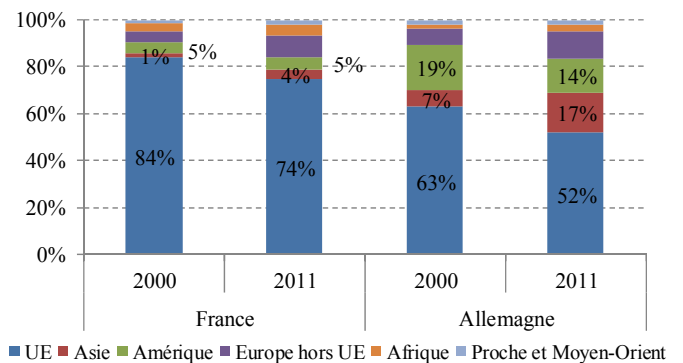


Source : Eurostat

### Meilleur positionnement allemand sur les zones émergentes dynamiques

Le plus grand dynamisme des exportations automobiles allemandes s'explique enfin par un meilleur positionnement sur les pays tiers, c'est-à-dire hors Union européenne (la moitié des ventes, contre un quart pour la France en 2011). Les pays tiers, où la croissance de la demande automobile est la plus forte, expliquent ainsi près des deux tiers de la hausse des ventes automobiles de l'Allemagne. L'Allemagne a notamment accru sa présence en Asie (17 % de ses ventes, contre 4 % pour la France). Elle est également mieux positionnée sur les Etats-Unis (10 % de ses ventes, contre 2 % pour la France), qui sont d'ailleurs leur premier client pour ces produits.

### Structure des exportations de l'industrie automobile en France et en Allemagne (en %)



Source : Eurostat

### Méthodologie et source

L'étude a été réalisée à partir de la base de données CHELEM du CEPII, ainsi qu'à partir de la base de données Comext d'Eurostat. L'industrie automobile comprend à la fois les produits de la construction automobile (c29a de la NAF- CPF rév.2) et les équipements automobiles (c29b).