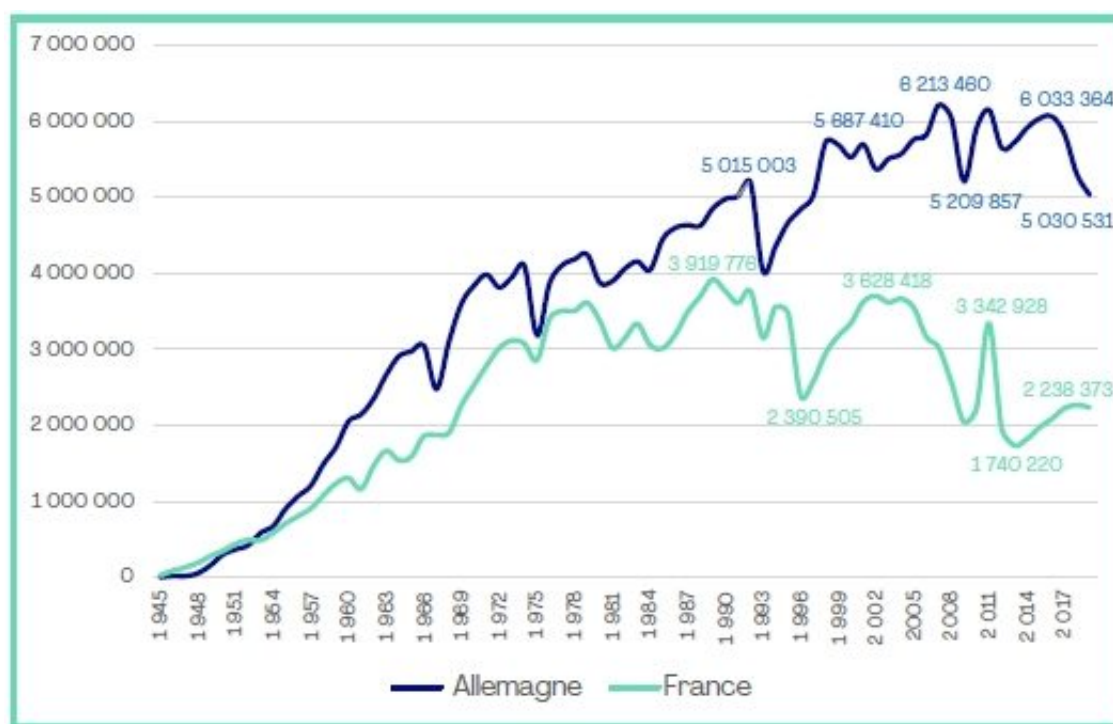


Fiev : pour que le site France redevienne compétitif...

jeudi, 21 janvier 2021

La Fiev (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules) vient de publier une analyse des faiblesses et des atouts de la compétitivité industrielle automobile française. Bilan : le made in France reste encore possible, mais il demande d'importants changements...



La comparaison des volumes de production de véhicules légers depuis 1945 entre la France et l'Allemagne ne va clairement pas en notre faveur...

La Fiev vient de rendre publique une analyse sur la compétitivité du site France au sein de la filière automobile. Le constat actuel est pour le moins cruel : en l'espace de 15 ans (2005-2019), le poids de l'Hexagone dans la production automobile mondiale est passée de 5,5 % (contre 8,3 % à cette époque pour nos voisins d'Outre-Rhin), à 2,5 %, soit 3,5 M de véhicules.

Et en 2020 pour la première fois, la part de la production française dans la production mondiale de véhicules légers passera sous la barre des 2 %, alerte l'analyse de l'organisation professionnelle. Au sein même de l'Union européenne, le poids de la production française en matière de véhicules a régressé de 19,6 % en 2005 à 12,4 % en 2019... La cause semble entendue au moins pour les 5 prochaines années : cette même part de la production française au sein de la production européenne tomber à 10 %.

Sur les segments A et B, qui ont représenté 60 % des ventes de VN sur les 9 premiers mois de l'année dernière, seuls trois modèles sont fabriqués en France : la Renault Zoe, la Toyota Yaris et la Smart For-Two – encore que pour ce dernier modèle, une partie de la production (notamment les versions électriques) va être délocalisée en Chine.

Comparé à l'Allemagne, la France a indéniablement perdu de sa superbe : elle ne produit plus qu'un VL sur 10 lorsque nos voisins en produisent plus d'un sur 4 ; et dans l'Empire du Milieu, la production est quant à elle passée de 4,9 M de véhicules légers en 2005 à... 23,4 M en 2019 !

Très cher coût du travail

Comment la France en est-elle arrivée là ? Pour la Fiev, deux principaux facteurs viennent expliquer cette désindustrialisation massive au sein de la filière automobile.

Tout d'abord, le coût du travail. Particulièrement élevé en France, il s'avère purement et simplement le premier motif avancé par les constructeurs d'automobiles français qui n'ont eu de cesse de délocaliser leur production hors de leur marché domestique. Tandis que le coût horaire du travail dans l'industrie manufacturière atteint 38,64 € en France (coût moyen constaté au premier trimestre 2019 - source : Rexcode), il n'est en effet que de... 6,71 € en Roumanie, soit 82,6 % plus faible...

Le dossier devient plus complexe quand on note que l'Allemagne est sur ce plan moins bien lotie que la France avec un coût de l'heure du travail qui culmine à 41,78 € (+8,1 % par rapport à la France). Comment peut-elle donc conserver son leadership en matière de production automobile en Europe alors même que le coût du travail est parmi les plus élevés du Vieux Continent ? Tout simplement, selon la Fiev, parce qu'outre-Rhin, les constructeurs ont réussi à se spécialiser dans le haut de gamme, générateur de davantage de marges, lorsque nos constructeurs nationaux se sont focalisés sur les segments A, B et C, autrement plus bataillés et où la marge est donc autrement plus difficile à dégager.

A travers son analyse, la Fiev estime ainsi que le modèle allemand nous enseigne que seule une stratégie de montée en gamme vers des produits haut de gamme voire, très haut de gamme, peuvent permettre à un pays où les coûts salariaux sont élevés de conserver son tissu industriel. *In fine*, l'organisation professionnelle considère qu'il faudrait que les constructeurs et les équipementiers déterminent ensemble la nature et le niveau de baisse de tous les coûts nécessaire à la relocalisation d'une partie de la production en France, et qu'en parallèle l'État s'engage sur une trajectoire à même d'y parvenir.

Une culture industrielle à rebâtir

Au-delà de la question du coût du travail – qui demeure certes centrale pour un investisseur –, la Fiev considère un autre facteur explicatif : la culture industrielle. Regroupant tout autant les notions comme la stabilité législative, un cadre fiscal favorable ou encore une politique syndicale orientée vers la coopération, elle apparaît plus forte chez certains de nos voisins européens qu'au sein de nos frontières. En la matière, la Fiev prône davantage de discussions entre l'État, les régions et les représentants pour mieux ancrer la production sur certains territoires et que le coût du travail ne soit pas le seul élément qui détermine le choix du lieu de production.

Des facteurs positifs

Dans son analyse sur la compétitivité du site France, la Fiev ne s'arrête pas aux seules faiblesses du pays. L'organisation professionnelle y voit aussi divers atouts qui pourraient bien jouer en faveur d'une relocalisation de la production. Il faut selon elle redéfinir un cadre social, économique et juridique plus propices à l'arrivée de certaines productions sur notre territoire.

En matière économique et fiscale, les leviers constituent la baisse des charges sociales, une baisse plus large des impôts sur les sociétés, davantage de visibilité sur les trajectoires fiscales futures afin de rassurer les investisseurs potentiels, conserver le système du crédit impôt recherche qui favorise la R&D en France, ou encore pousser la simplification des démarches des PME et des ETI et leur faciliter l'accès à l'ensemble des dispositifs de soutien.

Autre levier identifié par la Fiev : les ruptures technologiques que connaît l'industrie automobile, et notamment l'électrification des véhicules, peuvent offrir de nouvelles marges de manœuvre aux négociations entre la filière et les pouvoirs publics. Car si la batterie d'un VE représente aujourd'hui 30 à 40 % de son coût de fabrication, la part des coûts salariaux pour produire ce type de véhicule baisse alors mécaniquement. Disposer d'un site d'assemblage en France ou en Europe de l'Ouest inciterait les fournisseurs à relocaliser leur propre production à proximité de celle-ci...

Pour l'organisation professionnelle, les ruptures technologiques constituent une réelle opportunité de relocaliser certaines productions en France : parce que les besoins évoluent, il n'est plus question de vendre seulement un véhicule mais bien un service de mobilité plus global. A cet égard, la France se doit miser sur l'innovation.

Et l'après-vente ?

L'analyse ne porte pas sur l'aval de la filière à proprement parler. Toujours est-il que la mise en œuvre d'une nouvelle politique industrielle amont aurait inévitablement des répercussions positives sur l'aval : les relocalisations de certaines productions d'équipementiers permettraient à n'en pas douter d'éviter [les naissantes tensions sur les approvisionnements](#) qu'une pandémie mondiale a pu générer chez les distributeurs de pièces de rechange...

« Si l'on souhaite relocaliser des productions en France, nous devons saisir l'opportunité que nous offre la révolution technologique que nous vivons pour replacer la construction automobile au centre de la mobilité. Vendre uniquement une voiture, c'est le schéma que nous avons connu dans le passé ; l'avenir consiste à vendre de la mobilité, un service de mobilité globale. La France doit se positionner comme un pays innovant, capable de développer de la mobilité multimodale. Nous disposons d'importants atouts technologiques et territoriaux pour y parvenir mais pour que ceux-ci s'expriment, il faut dès à présent un cadre économique, social et environnemental compétitif », conclut Claude Cham, président de la FIEV.