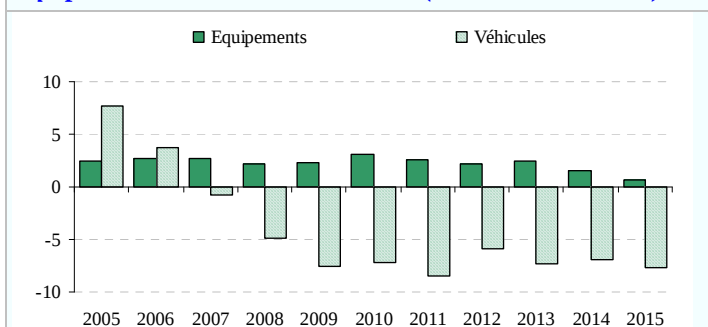




Erosion de l'excédent commercial des équipements automobiles

A l'instar des véhicules, la France perd des parts de marché mondiales dans les équipements automobiles, du fait de la migration d'une partie de la production nationale vers les nouveaux Etats membres. La poussée des importations depuis cette zone, ainsi que depuis l'Asie, conduit à une érosion de l'excédent commercial des équipements, en passe de se transformer en déficit. De leur côté, les exportations progressent peu, les fabricants français privilégiant l'implantation de filiales à l'étranger pour être présents sur les marchés dynamiques.

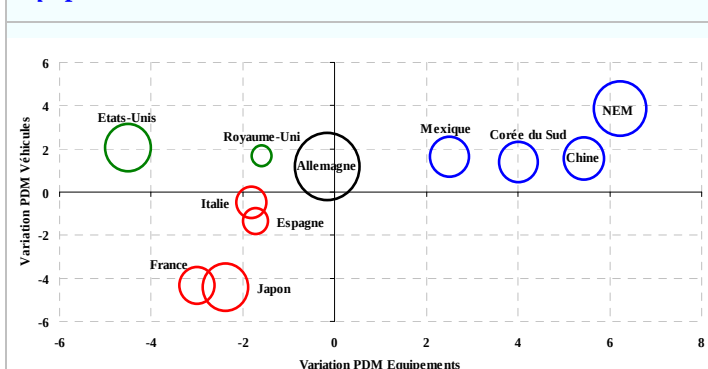
Graph.1 : Evolution des soldes des véhicules et des équipements automobiles en France (en milliards d'euros)



Source : Douanes.

Guide de lecture : en 2015, le solde des équipements automobiles est excédentaire à 0,7 milliard, tandis que celui des véhicules automobiles, déficitaire depuis 2007, s'établit à -7,6 milliards.

Graph.2 : Variation des parts de marché mondiales des équipements et des véhicules automobiles entre 2004 et 2014



Source : Base Chelem (CEPII)

Guide de lecture : Entre 2004 et 2014, la France voit ses parts de marché reculer de 3,0 points dans les équipements automobiles et de 4,3 points dans les véhicules, pour atteindre respectivement 5,2 % et 2,9 %. La taille des ronds est proportionnelle à la part de marché dans les équipements automobiles en 2014.

Définition du champ

Le champ comprend la position C29B (équipements automobiles) de la nomenclature agrégée A129, ainsi que les NC8 suivantes classées dans d'autres positions :

- pneus : 40111000, 40112090, 40112010, 40121200, 40121100, 40131000, 40169952, 40169957
- pare-brise : 70071110
- carte intelligente : 85235290
- GPS : 85269120
- autoradio : 85177015, 85291011, 85291020, 85198131, 85199331, 85199339, 85199912, 85272120, 85272152, 85272159, 85272900
- lampes et ampoules : 85122000, 85392130, 85392930
- air conditionné : 84152000.

Le solde commercial des équipements automobiles passe dans le rouge sur les premiers mois de 2016

Les équipements automobiles enregistrent un excédent conséquent jusqu'en 2010 (année record avec 3,1 milliards), mais qui fond progressivement pour s'établir à 0,7 milliard en 2015. Ce recul s'explique en grande partie par la volonté des équipementiers de se rapprocher des grands marchés porteurs et de bénéficier d'un coût modéré de la main d'œuvre. Les constructeurs automobiles ont précédé les équipementiers dans leur mouvement de délocalisation. Aussi les échanges de véhicules sont structurellement déficitaires depuis 2007, du fait d'un surcroît d'importations.

Poursuivant cette tendance, le solde commercial des équipements automobiles passe dans le rouge sur les cinq premiers mois de 2016, avec un déficit de 0,1 milliard (contre +0,4 milliard sur les cinq premiers mois de 2015).

Les échanges d'équipements automobiles, qui progressent jusqu'en 2007, subissent la crise de 2009, puis se redressent légèrement. En 2015, ils connaissent une croissance vigoureuse, soit +9 % à l'importation (17,7 milliards) et +4 % à l'exportation (18,3 milliards), contre respectivement +2 % et +1 % en moyenne annuelle sur les dix dernières années. L'envolée des importations se poursuit en début d'année 2016, tandis que les exportations stagnent.

En définitive, la France perd des parts de marché mondiales, notamment au profit des nouveaux Etats membres (NEM), revenant à la 7ème place parmi les fournisseurs d'équipements (4ème rang en 2004). Le recul est cependant encore plus marqué pour les véhicules (10ème place en 2014, contre 4ème place en 2004).

Ainsi, la France demeure loin derrière l'Allemagne, qui conserve son 1er rang mondial parmi les exportateurs de véhicules et d'équipements. Elle se fait distancer par les pays émergents (NEM, Chine et Mexique), où s'implantent les grands constructeurs automobiles et leurs équipementiers. Le Japon, et dans une moindre mesure l'Espagne et l'Italie, perdent également des parts de marché.

Pour leur part, les États-Unis voient leurs parts de marché dans les équipements automobiles diminuer, alors qu'ils en gagnent sur les véhicules. En effet, ils continuent à assembler les véhicules sur leur territoire, mais se fournissent en équipements auprès du Mexique. De même, les récents rachats des constructeurs automobiles britanniques par des groupes étrangers permettent au Royaume-Uni de gagner des places parmi les fournisseurs de véhicules, mais ils sont dépendants de l'extérieur pour les équipements.

La Corée du Sud gagne également des parts de marché sur l'ensemble du secteur : elle est désormais mieux positionnée que l'Allemagne pour les équipements. Elle maintient son 2ème rang mondial sur les véhicules.

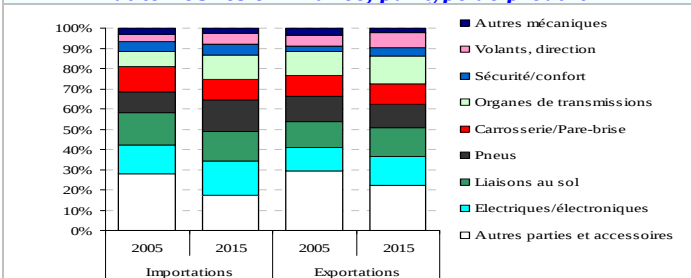


La hausse des importations de pneus dégrade le solde commercial des équipements automobiles

En France, la structure des échanges d'équipements automobiles est relativement proche à l'importation et à l'exportation, ce qui témoigne du fractionnement du processus de production à l'échelle internationale.

Les importations de pneus (soit 10 % des achats d'équipements automobiles) connaissent une forte croissance entre 2005 et 2015 (+6 % par an), pour représenter 15 % des achats d'équipements automobiles en 2015. Cette progression relève à la fois d'une filialisation croissante des fabricants français (notamment dans les NEM) et de la concurrence étrangère (Allemagne et Royaume-Uni). Le solde des échanges de pneus passe ainsi d'un excédent de +0,6 milliard en 2005, à un déficit de -0,6 milliard en 2015. Il est responsable de l'essentiel de la dégradation du solde des équipements automobiles en dix ans.

Graph.3 : Répartition des échanges d'équipements automobiles en France, par type de produit



Source : Douanes.

Les échanges d'organes de transmission (essentiellement les boîtes de vitesses) sont également en forte croissance, avec notamment une nette progression des achats à l'Allemagne et au Japon. Ils contribuent également fortement à la dégradation du solde des équipements automobiles.

Les échanges de parties électriques et électroniques sont aussi dynamiques, tant à l'importation (+4 % l'an) qu'à l'exportation (+3 %). Ce type d'équipement contribue pour moitié à la hausse des exportations françaises entre 2005 et 2015, en lien avec la croissance du marché de la connectivité. Cependant, le solde commercial reste déficitaire sur ce segment, tandis qu'il est excédentaire pour quasiment tous les autres produits (à l'exception des pneus et des éléments de sécurité et de confort).

Poids croissant des NEM dans les échanges

Au cours des 10 dernières années, le poids des exportations d'équipements automobiles vers l'Union européenne est à peu près stable (autour de 80 %). Cependant, la place de l'UE15 s'effrite au profit des NEM (en particulier, la Slovaquie et la Roumanie), qui passent de 8 % en 2005, à 12 % en 2015.

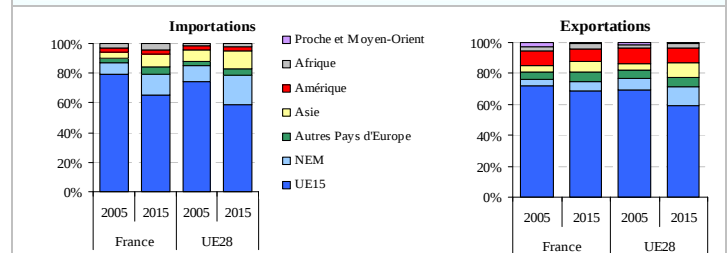
De leur côté, les importations depuis l'Union européenne reculent nettement (77 % en 2015, contre 85 % en 2005). Pour autant, le poids des NEM double en dix ans, pour atteindre 18 % en 2015, grâce notamment au surcroît des achats à la République tchèque et à la Pologne. La nécessité pour les équipementiers de répondre aux exigences de leurs donneurs d'ordres (coûts, délais) justifie en effet une implantation à proximité des sites d'assemblage. Cependant, l'Allemagne reste le principal fournisseur de la France, comme celui de la plupart des pays européens (près du quart des achats).

Le poids de l'Asie dans les importations françaises d'équipements automobiles est croissant, passant de 6 % en 2005, à 10 % en 2015, en lien avec l'implantation en France de constructeurs japonais et l'augmentation des marques asiatiques dans le parc de véhicules. Le Japon est le premier fournisseur non européen de la France, avec des livraisons qui augmentent de 4 % par an en moyenne sur la dernière

décennie. Si la Chine occupe seulement la 5ème place parmi les fournisseurs non européens de France, elle s'est hissée au deuxième rang pour l'ensemble des pays de l'Union européenne. Cependant, les achats français à la Chine progressent rapidement (+17 % l'an).

Les achats à l'Afrique (Tunisie, Maroc) occupent une place réduite mais sont quatre fois plus dynamiques que l'ensemble des zones. Ils illustrent l'insertion progressive de ces pays dans la chaîne de valeur mondiale. Les importations depuis l'Afrique sont constituées à 70 % d'articles électriques et électroniques, alors que les achats auprès des autres zones géographiques sont plus diversifiés.

Graph.4 : Répartition des échanges d'équipements automobiles par zone géographique



Source : Eurostat.

En définitive, en 2015, le solde commercial des équipements automobiles est excédentaire avec l'Amérique et l'Union européenne. Les plus gros excédents bilatéraux français se concentrent sur l'Espagne et le Royaume-Uni (+0,8 milliard chacun), suivi de l'Allemagne (+0,7 milliard). En revanche, le déficit est important avec les NEM (-1,0 milliard) et l'Italie (-0,7 milliard). L'Asie constitue le plus gros déficit après les NEM (-0,6 milliard, dont -0,5 milliard avec le Japon). L'essentiel de la dégradation du solde sur 10 ans, soit -1,7 milliard, se répartit en -1,1 milliard avec les NEM et -0,4 milliard avec l'Asie.

Déficit marqué des firmes étrangères

Les échanges d'équipements automobiles reposent essentiellement sur les groupes relevant de l'industrie automobile, qui représentent 60 % des importations et 75 % des exportations. Une autre partie est constituée de firmes dont l'activité relève du commerce ou de la fabrication de machines.

En France, le secteur des équipements se positionne notamment sur le développement des technologies à forte valeur ajoutée, nécessitant des investissements conséquents (réduction des émissions polluantes, interface homme machine). Il est relativement concentré, les trois premiers groupes réalisant le quart des échanges sur un total de 5 300 exportateurs et 9 100 importateurs (groupes et entreprises indépendantes).

Les filiales des groupes sous contrôle étranger (45 % des exportations et 54% des importations) pèsent presque autant que les entreprises françaises. Globalement, les firmes étrangères enregistrent un déficit de -1,2 milliard en 2015, tandis que les entreprises françaises sont excédentaires de +1,9 milliard.

Parmi les groupes étrangers, ceux sous contrôle allemand dominent nettement les échanges d'équipements automobiles (26 % à l'exportation et 34 % à l'importation), suivis des américains et des japonais (moins de 15 % chacun sur les deux flux).

Près de la moitié des échanges réalisés par les groupes allemands s'effectuent avec l'Allemagne. Les groupes japonais importent surtout depuis le Japon et les NEM, mais exportent principalement vers l'Allemagne. Leur implantation en France permet de desservir le marché européen. La stratégie des groupes américains ne privilégie pas les relations avec la maison mère (moins de 6% des achats aux Etats-Unis).

De façon symétrique, les filiales à l'étranger des principaux groupes français desservent les marchés lointains et réalisent un chiffre d'affaires dix fois supérieur à leurs exportations d'équipements automobiles.