



L'industrie automobile en France : l'internationalisation de la production des groupes pèse sur la balance commerciale

Véhicules mais aussi carrosseries et équipements : la production automobile française est désormais la cinquième de l'Union européenne. Elle est en perte de vitesse, surtout depuis la crise.

418 groupes relèvent du secteur automobile et assurent les neuf dixièmes de cette production. Par rapport aux autres secteurs manufacturiers, la dimension commerciale est plus développée au sein de ces groupes, notamment les multinationaux.

La balance commerciale française est déficitaire en produits automobiles du fait des importations des constructeurs étrangers, majoritairement allemands. Si les groupes multinationaux français contribuent toujours positivement au solde commercial, ils ont localisé une partie majoritaire de leur production à l'étranger pour servir les marchés locaux, mais aussi pour être réexportée vers la France.

Thomas Vacher (division Industrie et agriculture, Insee)

La France est le cinquième pays fabricant automobile de l'Union européenne (UE), avec 6,7 % de la **production** européenne en 2016. Elle se situe ainsi derrière l'Italie (7,2 %), l'Espagne (7,4 %), le Royaume-Uni (8,2 %) et surtout derrière l'Allemagne qui assure 44,5 % de la **production automobile** européenne.

Jusqu'en 2011, la France était encore le deuxième pays producteur automobile. Depuis le début des années 2000, le poids de la production automobile française en Europe a été divisé par deux (13,1 % en 2000). Dans le même temps, l'Allemagne a conforté sa position (40,6 % en 2000), alors que le poids des pays de l'Est a plus que triplé (16,5 % en 2016 contre 5,2 % en 2000). Contrairement à la production des principaux pays producteurs, celle de la France n'a pas récupéré son niveau d'avant la crise de 2008 (*figure 1*). Le solde commercial des produits automobiles est de - 9,6 milliards d'euros en 2016, il est devenu déficitaire en 2008. Ces évolutions traduisent une concurrence

étrangère accrue mais aussi le développement à l'international des acteurs nationaux.

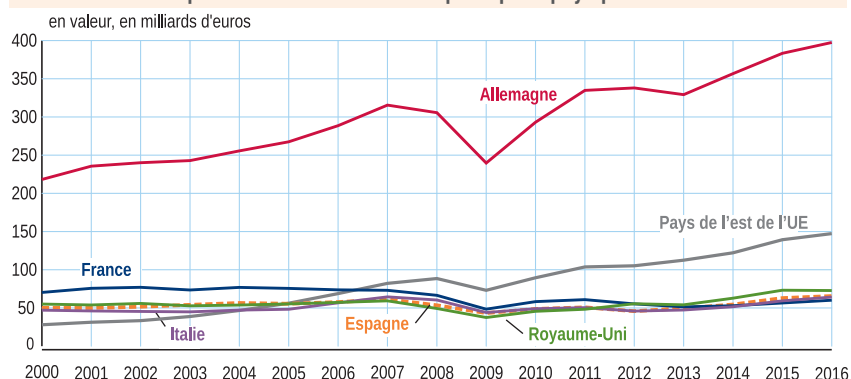
418 groupes concentrent 92 % de la production automobile

En France, en 2016, la production automobile est estimée à 55 milliards d'euros. 418 **groupes** relèvent du secteur

automobile et concentrent 92 % de cette production. Le reste est fabriqué par des groupes d'autres secteurs (fabrication de machines et équipements, commerce, etc.) et par des **unités légales** indépendantes.

Les véhicules sont la principale production des groupes automobiles (58 % (*figure 2*)). La fabrication d'accessoires divers, tels que les pièces moulées, les

1 Évolution de la production automobile des principaux pays producteurs



Lecture : en 2000, la production automobile allemande était 3,1 fois supérieure à la production automobile française. En 2016, la production allemande est 6,6 fois supérieure à la production française.

Sources : Insee, Eurostat, comptes nationaux.

boîtes de vitesse, les embrayages, vient en deuxième position (23 %).

Outre leur activité principale de fabrication automobile, ces groupes peuvent avoir des activités commerciales et de services. Par rapport à la moyenne des groupes industriels, leur organisation est plus complexe et regroupe des filiales plus diversifiées. En particulier, les filiales commerciales sont davantage présentes : en effet, un quart de ces groupes dispose de filiales commerciales (contre un huitième dans l'ensemble de l'industrie). Ainsi, toutes activités confondues, l'ensemble des filiales de ces groupes en France totalise un chiffre d'affaires de 144 milliards d'euros ; elles emploient 218 000 personnes en équivalent temps plein (ETP).

Parmi les groupes, les constructeurs assurent à eux seuls 80 % du chiffre d'affaires du secteur ; il s'agit essentiellement de Renault, PSA, Renault Trucks (groupe Volvo) et Toyota.

À l'autre extrémité, 1 200 unités légales automobiles indépendantes réalisent 1,5 milliard d'euros de chiffre d'affaires, soit 1 % du chiffre d'affaires du secteur, principalement dans la fabrication de carrosseries et remorques ; elles emploient 8 000 personnes en ETP.

La production des groupes automobiles est focalisée sur leur cœur de métier

Globalement, l'automobile représente 95 % de la production industrielle des groupes automobiles. Les constructeurs sont peu diversifiés hors du champ automobile (2 % de leur production, majoritairement d'autres matériels de transport). En revanche, ils fabriquent une grande variété de produits automobiles. Outre les véhicules et moteurs, ils produisent des équipements automobiles. Ils assurent ainsi le quart de la production d'équipements non électriques et électroniques réalisée par l'ensemble des groupes automobiles ; notamment, l'équipementier Faurecia est jusqu'à présent intégré au groupe PSA. Ils produisent également une partie des biens de carrosseries et remorques. De même, les équipementiers fabriquent une part importante de produits utilisés comme intrants dans la fabrication des biens de leur cœur de métier. Toutefois, une partie de ces intrants ne sont pas considérés comme des produits automobiles et représentent 13 % de la production des équipementiers.

Une production en propre, très peu sous-traitée

Les groupes automobiles conçoivent et fabriquent 97 % du montant de leur production. Cette part s'explique par le poids des constructeurs automobiles dans le secteur, qui conçoivent et fabriquent en propre les

véhicules. En revanche, la production réalisée en qualité de sous-traitant, en se conformant à un cahier des charges défini par le donneur d'ordre, est naturellement plus importante chez les équipementiers (12 %).

Ainsi, selon le produit fabriqué, la sous-traitance est plus ou moins répandue. Les sièges automobiles sont entièrement produits en propre par les constructeurs et les fabricants d'autres équipements automobiles. À l'inverse, 23 % de la production de ceintures et airbags est fabriquée par des sous-traitants ainsi que 92 % des parties d'équipements électriques (figure 3).

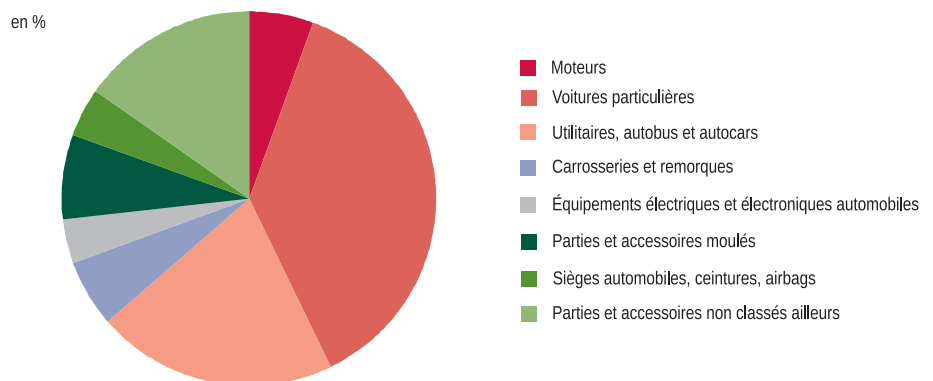
Des fonctions commerciales importantes mais directement liées à la production

Au sein des groupes, les activités commerciales englobent notamment la distribution

de la production nationale du groupe, mais aussi de la production réalisée à l'étranger pour les groupes multinationaux, ainsi que des pièces détachées et la réparation automobile. Plus précisément, trois quarts de l'activité commerciale des groupes concernent en fait le commerce de voitures et de véhicules automobiles légers.

Ces fonctions commerciales sont assurées par les filiales commerciales dédiées, mais aussi en tant qu'activités secondaires par les filiales productives. Cette dernière configuration est prépondérante puisque les deux tiers du chiffre d'affaires commercial sont réalisés directement dans les filiales productives au titre d'activités secondaires. Par ailleurs, les filiales commerciales n'emploient que 11 % des effectifs salariés des groupes. Elles contribuent peu à la valeur ajoutée (7,7 % du total) et aux marges

2 Répartition de la production nationale des groupes automobiles en produits automobiles en 2016



Note : les parties et accessoires non classés ailleurs comprennent les boîtes de vitesse, embrayages, ponts, arbres de transmission, organes de freinage, volants, essieux, roues, jantes, pots, réservoirs, pare-chocs, etc.

Champ : groupes du secteur automobile implantés en France.

Source : Insee, enquête annuelle de production (EAP).

3 Sous-traitance des groupes par produits dans le secteur automobile en 2016

	Répartition de la production automobile	Part de la production nationale en valeur sous-traitée
Parties d'équipements électriques	0,1	91,9
Ceintures, airbags	0,9	22,9
Aménagement caravanes	0,1	16,2
Parties et accessoires non classés ailleurs	15,3	11,3
Parties et accessoires moulés	7,3	8,0
Fils, allumage	0,4	5,9
Reconditionnement, montage, équipements et carrosseries	0,6	4,9
Autres équipements électriques	3,3	4,7
Parties de remorques	0,2	3,9
Moteurs	5,6	1,9
Carrosseries automobiles	2,7	1,7
Utilitaires spécifiques	0,4	1,5
Remorques, semi-remorques	2,2	1,1
Voitures particulières	37,2	0,1
Autobus et autocars	0,3	0,0
Sièges automobiles	3,3	0,0
Utilitaires transport de marchandises	20,1	0,0
Ensemble des produits automobiles	100,0	3,0

Lecture : 91,9 % de la production nationale en valeur des parties d'équipements électriques est réalisée par des sous-traitants. La production des parties d'équipements électriques représente 0,1 % de la production de biens automobiles effectuée par les groupes automobiles.

Source : Insee, enquête annuelle de production (EAP).

généralisées par les groupes (1,4 % de l'excédent brut d'exploitation). Au sein des groupes, les taux de marge sont très différenciés selon l'activité principale des sociétés qui les composent. Les filiales productives dégagent un taux de marge de 30,5 % en moyenne (35,7 % pour la production automobile) contre seulement 5,5 % pour les filiales commerciales. Ce taux de marge particulièrement faible suggère une activité auxiliaire principalement orientée vers les besoins du groupe.

L'activité des groupes automobiles multinationaux français est réalisée majoritairement à l'étranger

Les 56 groupes multinationaux français génèrent un chiffre d'affaires sur le territoire national de 107 milliards d'euros avec une dimension commerciale très présente (57,6 % du total). Ils emploient près des deux tiers des effectifs de l'industrie automobile, soit 147 000 ETP.

À l'étranger, ces groupes français disposent de plus de 800 filiales et génèrent un chiffre d'affaires de 135 milliards d'euros, supérieur au montant réalisé en France. Ces filiales étrangères emploient deux tiers des effectifs mondiaux des groupes automobiles français contre un peu plus de la moitié pour l'ensemble des groupes multinationaux dont le centre de décision est en France. Cette proportion est même supérieure pour les équipementiers. En poids, à l'étranger, les constructeurs dominent avec un chiffre d'affaires de 111 milliards d'euros et un effectif de 180 000 salariés. Chiffre d'affaires et effectifs salariés des filiales étrangères sont davantage qu'en France localisés dans les filiales productives : les constructeurs réalisent seulement 16 % de leur chiffre d'affaires à l'étranger en commerce contre 2 % pour les équipementiers.

À l'inverse, 114 groupes multinationaux étrangers sont présents en France et classés en activité principale automobile. Ils y totalisent 35 milliards d'euros de chiffre d'affaires, équirépartis entre construction automobile et autres équipements automobiles. Ils emploient 27 % des effectifs de l'industrie automobile, soit 62 000 ETP.

Les groupes automobiles multinationaux français ont des échanges importants avec l'Espagne et les pays d'Europe de l'Est

La nature et l'importance des flux commerciaux aident à préciser la logique d'implantation à l'étranger des groupes français. Trois schémas se distinguent (figure 4).

Tout d'abord, les flux vers l'Espagne et les pays de l'est de l'UE et à un degré moindre vers la Turquie et le Maghreb s'apparentent

à une logique de production, d'assemblage et de réimportation en France à des fins commerciales. En effet, les pièces d'équipements dominent les exportations (45 % des exportations totales de pièces des groupes français sont à destination de ces pays) et les véhicules les importations. Deux tiers des véhicules importés par les multinationales françaises proviennent ainsi d'Espagne et des pays d'Europe centrale et orientale, surtout de Slovaquie et, dans une moindre mesure, de Roumanie, Slovénie et République tchèque ; 18 % viennent de Turquie et du Maghreb. Les échanges des groupes avec ces zones sont déficitaires.

Ensuite, l'Amérique du Nord, la Chine et l'Amérique du Sud apparaissent comme des zones de production plus autonomes et orientées vers des marchés locaux. Les échanges avec les filiales situées en France sont faibles. Les équipementiers comptent davantage de salariés que les constructeurs dans les filiales des groupes automobiles présentes en Chine, aux États-Unis et au Mexique. Au Brésil et en Argentine, c'est l'inverse. Les pièces sont aussi majoritaires dans les exportations vers ces

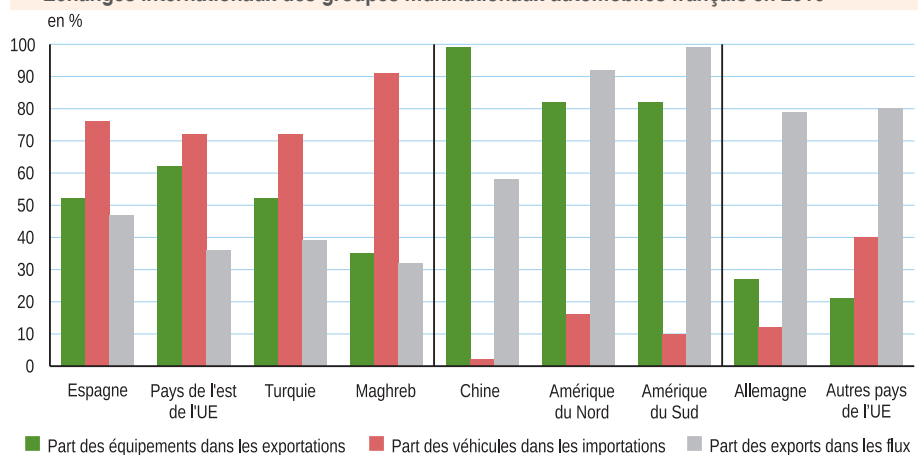
deux pays ; elles sont destinées aux usines de production de véhicules. En revanche, ces derniers sont vendus sur place et non réexportés vers la France.

L'Allemagne et les autres pays de l'UE apparaissent davantage comme des marchés que comme des lieux de production pour les groupes automobiles multinationaux français. Leurs exportations en produits automobiles vers ces zones sont nettement supérieures à leurs importations. Ces groupes sont cependant présents à travers des équipementiers en Allemagne, près des lieux de production de véhicules, et des constructeurs en Italie et au Royaume-Uni.

Les importations de marques étrangères mais aussi de marques nationales pèsent sur le commerce extérieur

Globalement, le déficit commercial automobile vient exclusivement des voitures particulières. Les échanges sont excédentaires pour les équipements et à l'équilibre pour les utilitaires et autobus (figure 5).

4 Échanges internationaux des groupes multinationaux automobiles français en 2016



Legende : 52 % des exportations des groupes multinationaux automobiles français vers l'Espagne sont constituées de produits d'équipements automobiles et 76 % des importations sont constituées de véhicules. 47 % des flux d'échanges des groupes français avec l'Espagne sont des exportations.

Sources : Insee, Ofats ; Douanes.

5 Production et échanges extérieurs de produits automobiles en 2016



Note : la catégorie « autres » est principalement constituée par les groupes français automobiles non internationalisés, les groupes commerciaux et d'autres groupes non automobiles.

Legende : en 2016, la production nationale de voitures particulières s'élève à 19,1 milliards d'euros. Les importations sont de 28,7 milliards d'euros dont 10,1 milliards effectuées par les groupes automobiles internationaux.

Sources : Insee, Esane, enquête annuelle de production (EAP) ; Douanes.

Le déficit en voitures particulières est dominé par les importations de constructeurs automobiles étrangers, majoritairement allemands. En France, leur activité de production est minoritaire, comme celle de Mercedes ou Volkswagen, voire inexistante comme celle de BMW. Pour ces raisons, ils ne sont pas classés, en France, dans les groupes automobiles mais dans les groupes commerciaux.

Les groupes multinationaux classés automobiles en France sont exportateurs nets de voitures particulières (solde de 2,9 milliards d'euros). Toutefois, les importations par ces groupes de voitures particulières sont élevées (10,1 milliards d'euros) en comparaison de leur production nationale (18,9 milliards d'euros). Ces importations par les groupes multinationaux classés automobiles en France représentent ainsi plus d'un tiers des importations totales de voitures particulières.

Ces résultats illustrent les parts de marché prises par les marques étrangères importées, mais aussi l'effet de l'internationalisation de la production sur le commerce extérieur français. Les productions des groupes français à l'étranger, lorsqu'elles servent la demande locale, se substituent potentiellement à des productions nationales exportées. Lorsqu'elles relèvent d'une logique de production à l'étranger réimportée, ces importations réduisent aussi la balance commerciale. ■

Sources

L'étude mobilise cinq sources : le système d'élaboration des statistiques annuelles d'entreprises (Ésane) pour les données comptables, les liaisons financières (Lifi) pour la constitution des groupes, l'enquête annuelle de production (EAP) pour les données de production, les données des Douanes pour les échanges extérieurs et les données de l'enquête sur l'activité des filiales étrangères des groupes français (Ofats). Les sociétés de crédit et d'assurance sont hors du champ de la source Ésane et

donc hors du champ de l'étude. Les comparaisons européennes sont établies à partir de données d'Eurostat, principalement de données de comptabilité nationale. L'étude porte sur les groupes du secteur et leurs filiales, à l'exception des résultats européens qui concernent les produits des unités légales automobiles. Les données de chiffre d'affaires présentées pour les filiales en France comme à l'étranger sont non consolidées pour pouvoir analyser de manière détaillée les différents flux. Le chiffre d'affaires d'un groupe correspond donc à la somme du chiffre d'affaires des unités légales qui le composent y compris le chiffre d'affaires réalisé entre les filiales de ce groupe.

Définitions

Un **groupe** de sociétés est une entité économique formée par un ensemble de sociétés qui sont soit des sociétés contrôlées par une même société, soit cette société contrôlante. On définit le contour restreint ou « noyau dur » du groupe comme l'ensemble des sociétés détenues directement ou indirectement à plus de 50 % par une société mère, tête de groupe ; la société mère n'est détenue majoritairement, ni directement ni indirectement, par aucune autre société.

L'**unité légale** est une entité juridique de droit public ou privé. Cette entité juridique peut être une personne morale, dont l'existence est reconnue par la loi indépendamment des personnes ou des institutions qui la possèdent ou qui en sont membres, ou une personne physique qui, en tant qu'indépendant, peut exercer une activité économique.

Un **groupe multinational français** est un groupe de sociétés dont le centre de décision est situé en France et qui contrôle au moins une filiale à l'étranger. Un groupe multinational étranger est un groupe de sociétés dont le centre de décision est situé à l'étranger et qui contrôle au moins une filiale en France.

Le **concept de production** utilisé ici revêt deux possibilités :

– soit le producteur est le concepteur, le propriétaire des intrants et des produits en sortie

de processus et il a réalisé lui-même l'acte de transformation (**production en propre**) ; – soit le producteur a réalisé lui-même l'acte de transformation, mais le produit a été conçu par le client, qu'il ait fourni ou non les intrants à titre gratuit : dans ce cas, les produits en sortie de processus ne lui appartiennent pas (**production en tant que sous-traitant**). La sous-traitance est définie par ce modèle de production et non par un éventuel degré de dépendance économique entre client et fournisseur.

L'**industrie automobile** correspond à la division 29 de la NAF rév. 2 ; elle comprend la construction de véhicules automobiles (29.10Z), la fabrication de carrosseries et remorques (29.20Z), la fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles (29.31Z) et la fabrication d'autres équipements automobiles (29.32Z). Pour la partie de l'étude consacrée au commerce extérieur, les moteurs pour véhicules automobiles (29.10.1) et les carrosseries et remorques (29.20) ont été agrégés avec les équipements automobiles (29.3).

Pour en savoir plus

- Laurent J., « L'industrie manufacturière en 2018. L'activité ralentit, le déficit commercial se stabilise » *Insee Première* n° 1764, juillet 2019.
- Dauré N., Fesseau M., « Les firmes multinationales françaises réalisent la moitié de leur chiffre d'affaires à l'étranger » *Insee Focus* n° 141, janvier 2019.
- Boccara F., Picard T., « Commerce extérieur et implantations de firmes multinationales : des profils différents selon les pays », *Insee Première* n° 1558, juin 2015.
- Bechler C., Quille B., Sala M., « Trajectoires divergentes pour les industries automobiles européennes » *Note de conjoncture*, Insee, mars 2014.
- Méot T., « L'industrie automobile en France depuis 1950 : des mutations à la chaîne », in *L'économie française – comptes et dossiers*, coll. « Insee Références », édition 2009.

Direction Générale :
88 avenue Verdier
92541 Montrouge Cedex
Directeur de la publication :
Jean-Luc Tavernier
Rédacteur en chef :
A. Goin
Rédacteurs :
P. Glénat
C. Lesdos-Cauhapé
Maquette : RPV et B.Rols
Code Sage : IP191783
ISSN 0997 – 3192 (papier)
ISSN 0997 – 6252 (web)
© Insee 2019

- *Insee Première* figure dès sa parution sur le site internet de l'Insee : <https://www.insee.fr/fr/statistiques?collection=116>
- Pour recevoir par courriel les avis de parution (60 numéros par an) : <https://www.insee.fr/fr/information/1405555>

