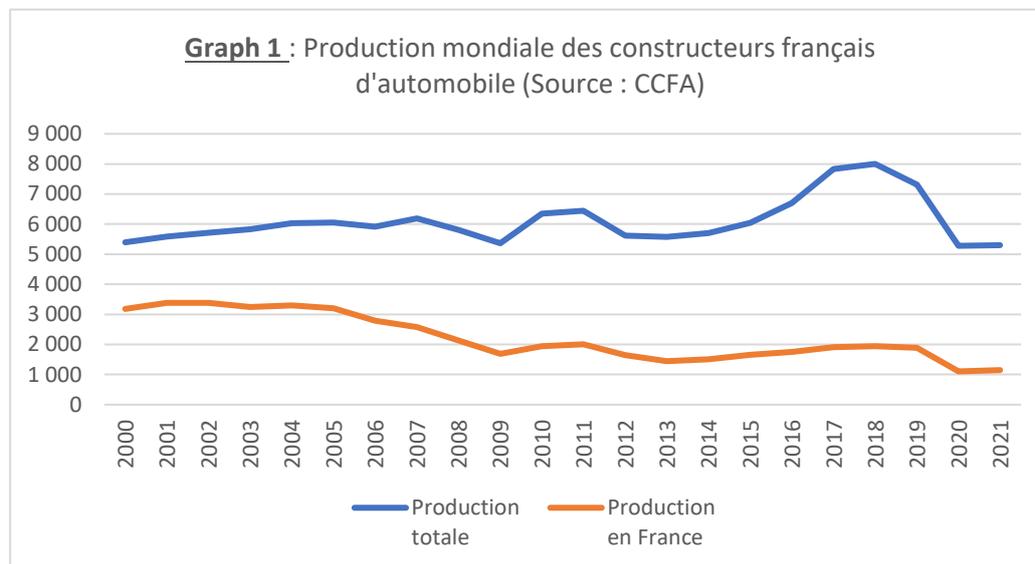


**L'industrie automobile française doit-elle être plus  
offensive  
pour faire face aux stratégies étrangères  
concurrentes ?**



Brice Dansou, Abdou Bello, Mohamed Mbaye, Ronny Minkos (MSIE41 de l'EGE)

Le secteur français de la construction automobile est marqué par un fort déclin de la production et de l'emploi depuis le début des années 2000. Après un léger rebond observé en 2018, le nombre de véhicules automobiles produit sur le territoire national a baissé de 40,9% entre 2018 et 2021 dans un contexte où l'économie mondiale subit les effets de la crise de la covid-19.



En 2022, le solde commercial de l'automobile s'est à nouveau dégradé en affichant un déficit de 19,9 milliards d'euros, soit près de 2 milliards de plus qu'en 2021 reflétant une baisse des parts de marché à l'exportation (Statistiques douanière, fev 2023). Historiquement, la baisse du solde commercial a d'abord concerné les échanges de véhicules automobiles, devenus déficitaires dès 2007, avant de concerner les équipementiers dans les années 2010. La persistance du déficit commercial des véhicules automobiles témoigne notamment du faible dynamisme de la production de véhicules en France par rapport à son niveau d'avant la crise financière. À titre de comparaison, l'industrie automobile allemande a accru son excédent commercial de près de 30 milliards d'euros entre 2004 et 2019 tandis que sa production a cru de 19 % sur la même période (Themis, oct. 2022).

En réalité, l'industrie automobile française connaît depuis quelques années un déclin de compétitivité entraînant des fermetures et/ou des délocalisations des sites de production illustrées par l'écart croissant entre la production mondiale des entreprises françaises et leur production en France (cf. graphique 1). A cela pourrait s'ajouter la question de l'attractivité des marques expliquant la difficulté des industries françaises à conquérir les parts de marchés à l'international. En effet, deuxième producteur européen jusqu'en 2011, la production des industries françaises se maintient à la cinquième place derrière l'Allemagne, l'Espagne, la République Tchèque et la Slovaquie.

Selon la littérature économique<sup>1</sup>, la compétitivité du secteur de l'automobile dépend de deux facteurs : la faiblesse des coûts unitaires de main d'œuvre et les économies d'échelle permettant de réduire les coûts de production. Ces derniers sont directement liés à la taille du tissu industriel national. En effet, il est statistiquement prouvé que les coûts de production d'une usine diminuent lorsque la production située à proximité augmente. Cela s'explique par des facteurs tels qu'un partage plus efficace des biens intermédiaires, l'existence

d'équipements et d'infrastructures au plan local et un fonctionnement plus efficient du marché du travail. De ce point de vue, les coûts unitaires de main d'œuvre assez élevés en France constituent un désavantage par rapport à des pays comme l'Espagne, la République Tchèque ou la Slovaquie. De même, si la taille de production industrielle demeure relativement importante, les avantages que la France pourrait tirer de son potentiel peuvent paraître limités par rapport aux pays comme les Etats Unis, l'Allemagne, la Corée ou le Japon.

### **Les défis de l'industrie automobile en France**

La relance de la productivité de l'industrie automobile dans un contexte de mondialisation avancée dépendra de la capacité de l'industrie à surmonter certaines contraintes qui pourraient également constituer des opportunités de développement. Il s'agit notamment de la réduction de l'empreinte carbone des automobiles ainsi que la transition vers les véhicules automatisés et connectés.

#### *La réduction de l'empreinte carbone des automobiles*

La Commission de l'Union Européenne dévoilée à travers le paquet législatif « Fit for 55 » un objectif de réduction des émissions de CO2 de 100 % tant pour les voitures neuves que pour les camionnettes neuves d'ici à 2035. Même si sous l'influence de l'Allemagne, il a été introduit une clause d'évaluation en 2026, la mise en œuvre de cette disposition entrainera l'arrêt de la fabrication des véhicules thermiques en 2035. Cette décision aura des conséquences importantes sur toute la filière notamment les sous-traitants exposés aux motorisations thermiques.

Le véhicule électrique pourrait remettre en cause les avantages technologiques dont disposent les constructeurs vis-à-vis des marchés émergents. Selon, les experts le cœur de la voiture électrique, c'est la batterie haute tension pour laquelle les constructeurs automobiles historiques sont en retard par rapport à l'expertise accumulée des constructeurs automobiles chinois<sup>2</sup>. Toutefois, les normes de dépollution européenne relatives aux motorisations thermiques constituent des barrières à l'entrée sur le marché européen qui ne favorisent pas l'invasion de véhicules « Made in China ». La Commission européenne a annoncé en septembre 2023 qu'elle accorderait une attention particulière sur les aides que l'Etat chinois verse à ses constructeurs automobiles de voitures électriques afin d'augmenter éventuellement les tarifs douaniers sur les importations de véhicules chinois sur le marché européen.

En France, les véhicules électriques et hybrides rechargeables représentent près de 18 % des immatriculations en 2021 alors qu'ils n'en représentaient que 3 % en 2019 (Themas de la DGE, oct 2022). Ce qui témoigne de l'existence de niches à capter en dépit de l'évolution rapide du marché. De ce fait, plusieurs constructeurs ont annoncé des plans de transition en vue d'anticiper l'interdiction des véhicules thermiques. Ainsi, le Groupe PSA s'est fixé comme objectif de concevoir et de développer des voitures plus respectueuses de l'environnement, intelligentes, connectées et autonomes. Le groupe a déjà lancé 10 nouveaux modèles hybrides rechargeables ou tout électrique pour atteindre 100% de son offre électrifiée d'ici 2025 (CCFA, 2020).

Le groupe Renault a dévoilé en 2021 son plan stratégique « Renaulution », visant un objectif de 65 % de véhicules électriques et électrifiés au sein des ventes en Europe d'ici à 2025 et de 100 % de véhicules purement électriques en 2030.

### *La transition vers les véhicules automatisés et connectés*

Au regard des évolutions dans la connectivité et du développement de l'intelligence artificielle, l'automatisation et la connectivité pourraient constituer le futur de l'automobile. En effet, ces technologies permettront d'une part d'offrir de nouveaux services de mobilité pour les personnes et les marchandises.

Pour le moment, l'Amérique du nord, en concentrant à elle seule près de la moitié des investissements mondiaux (48%), constitue le premier marché mondial pour les véhicules autonomes. (Business France, 2020).

La France s'est dotée dès 2018 d'une « [Stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée et connectée](#) » visant à asseoir un cadre réglementaire, soutenir la recherche et les expérimentations et renforcer l'intégration en Europe. Toutefois, pour atteindre les objectifs visés, les politiques devraient tenir compte des évolutions sur les marchés de composants électroniques.

Les acteurs du secteur de l'automobile devront quant à eux faire face enjeux de taille, notamment la sécurisation les approvisionnements en composants électroniques, l'accélération de la recherche et innovation, la mise en place de système garantissant la protection des données et des usagers. [Plusieurs entreprises françaises](#) excellent déjà dans le développement des solutions technologiques applicables aux véhicules autonomes et connectés. Les compétences et données acquises constituent une source d'opportunités pour les constructeurs et les grands équipementiers automobiles. Elles devraient leur permettre d'optimiser leurs opérations en accélérant l'adoption des technologies d'une part et d'autre part, elles leur ouvrent les portes du marché des services de mobilité, avec notamment le développement et la mise à disposition d'applications et de plateformes numériques aux usagers de transport individuel et collectif, afin de favoriser l'accès aux services de mobilité et leur interopérabilité.

### **Les mesures prises par la France**

L'industrie automobile mondiale a été très fortement impactée par la crise du covid-19 et la chute brutale de la demande, alors qu'elle devait déjà faire face à une exigence de profonde transformation structurelle, afin d'assurer sa transition écologique et numérique (Gouvernement français, 2020).

Les prévisions actuelles du marché automobile font état d'une baisse du marché en 2020 d'au moins 20% au plan mondial et potentiellement de 30% en Europe. En France, le marché automobile a chuté de 72% en mars et de 89% en avril. Le marché du véhicule industriel est également très fortement impacté par la baisse des activités économiques du pays (Gouvernement français, 2020).

Parallèlement, la filière automobile fait face à deux révolutions technologiques les plus importantes depuis l'invention du moteur à explosion, celle de la motorisation électrique et du guidage autonome. Il s'agit là d'un changement radical des modèles automobiles et de l'usage du véhicule. La France qui fut historiquement un des pays inventeurs de l'automobile au 19ème siècle, un des leaders industriels du 20ème siècle, cherche des voies et moyens pour réussir ces révolutions environnementale et numérique.

### *Positionnement de la France sur le secteur des véhicules électriques*

En France, les véhicules électriques et hybrides rechargeables représentent près de 18 % des immatriculations en 2021 alors qu'ils n'en représentaient que 3 % en 2019 (Themas de la DGE, oct 2022). L'essor remarquable des véhicules électriques et hybrides en France ces dernières années peut s'expliquer par la mise en place du dispositif de bonus écologique pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Il s'agit principalement :

- Le bonus des véhicules électriques pour les particuliers est porté à 7000 € pour les véhicules d'un montant inférieur ou égal à 45 000 €.
- Le bonus des véhicules électriques (d'une valeur inférieure à 45 000 €) pour les flottes d'entreprises est porté à la même date à 5000 € pour les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers.
- Un bonus de 2000 € est mis en place pour l'achat de véhicules hybrides rechargeables (VHR) pour les véhicules dont l'autonomie est supérieure à 50 km et d'un montant inférieur ou égal à 50 000 €, pour les particuliers comme pour les personnes morales. Afin de maximiser leur usage en mode électrique, les ventes de véhicules hybrides rechargeables seront systématiquement accompagnées d'une information sur l'avantage de la recharge et de propositions d'installation de bornes par des partenaires ou par des prestataires, ou avec l'appui des collectivités.

### *Comment les pouvoirs publics appuient-ils la transformation de l'industrie automobile ?*

Le secteur automobile fait face depuis plusieurs années à de nombreux défis de transformation, liés notamment au déclin rapide du diesel et à la nécessaire transition des motorisations vers l'électrique.

Face à ces transformations profondes et rapides affectant l'ensemble de la filière automobile, le Gouvernement a d'ores et déjà lancé plusieurs actions :

Le contrat de filière automobile, signé en 2018 entre l'Etat et la filière, est venu contractualiser les engagements réciproques de l'Etat et de la filière autour de quatre (04) axes stratégiques : être acteur de la transition énergétique, créer l'écosystème du véhicule autonome et expérimenter à grande échelle, anticiper l'évolution des besoins en compétence et emplois, renforcer la compétitivité. Depuis cette date, le bonus pour les véhicules électriques a été

maintenu à un niveau constant : 6 000 €. L'Etat a financé un programme d'expérimentation de véhicules autonomes à hauteur de 40 M€. Un Accord d'Engagement de Développement de l'Emploi et des Compétences (EDEC) pour la filière automobile a été signé le 12 avril 2019, pour une durée de trois ans, entre l'État (DGEFP) et les branches professionnelles de la Métallurgie, de la Plasturgie et du Caoutchouc. Il vise à accompagner les entreprises dans leur transformation et stratégie industrielle & RH pour s'adapter aux mutations de leur secteur d'activité et optimiser leur organisation.

Le plan « Produire en France les automobiles de demain » a été lancé en février 2019. Il a notamment conduit à l'émergence d'un projet industriel franco-allemand de batteries pour les voitures.

Un plan de soutien ciblé sur les sous-traitants de la filière a été annoncé par Bruno Le Maire, ministre de l'Economie et des Finances, le 02 décembre 2019. Ce plan d'action porté par la filière et le Gouvernement prolonge et étend le plan diesel avec de nouvelles actions plus larges pour accompagner l'ensemble de la sous-traitance automobile dans cette période de mutation.

Un dispositif national et territorial d'anticipation et de suivi des difficultés des sous-traitants automobile a été mis en place en coordination avec les Régions. Des cellules régionales permettent actuellement d'apporter un suivi individualisé par un contact régulier avec les entreprises de la sous-traitance automobile. Des correspondants automobiles ont été mis en place au sein de chacune des directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) et peuvent être sollicités.

Afin de soutenir les sous-traitants du secteur automobile dans leur processus de diversification industrielle, un appel à projets a été lancé en janvier 2020, prolongeant et élargissant le soutien apporté aux sous-traitants diesel. Une dizaine de projets sont en cours d'instruction.

Une offre d'accompagnement a été mise en place par Bpifrance et la Plateforme automobile (PFA), composée de modules complémentaires répondant aux différents besoins des entreprises : gestion de la trésorerie, diagnostic stratégique, performance opérationnelle...

## **Le changement d'axe stratégique de l'Allemagne dans l'automobile**

L'Allemagne est leader mondial de l'industrie automobile, avec un chiffre d'affaires de plus de 436 milliards d'euros en 2021, dont 274 milliards à l'export. Elle possède plus de 25 % des parts du marché automobile européen et près de 50 % des voitures en Europe sont de marque allemande. En 2021, les immatriculations de véhicules neufs ont dépassé les 2,62 millions (contre 1,63 millions en France).

Le pays dispose de multinationales dans le secteur comme les constructeurs Audi, BMW, Mercedes ou Volkswagen. Les Tier 1 Bosch, Continental et ZF font aussi partie des cinq (05) premiers équipementiers mondiaux. Autant d'acteurs qui ont su conserver un positionnement haut de gamme et une forte réputation en matière de fiabilité, de sécurité et de design. Ces acteurs sont fortement concentrés dans les régions de Bade Wurtemberg, Bavière et en Basse Saxe.

Malgré une baisse du volume de production ces trois dernières années, partiellement liée aux tensions du commerce international, à la transition technologique, au COVID et aux pénuries de matières premières, l'industrie automobile allemande reste la plus attractive d'Europe, avec des investissements massifs pour conserver un leadership manufacturier.

Les perspectives de croissance à l'international à court terme reposent principalement sur la performance du secteur dans les pays en développement, qui misent encore beaucoup sur l'automobile thermique. La production hors Allemagne par les OEM allemands, elle, continue de croître. 70% de la valeur ajoutée de l'industrie automobile est d'ailleurs créée par la sous-traitance, de belles opportunités pour les entreprises de pièces détachées et de composants sur le marché allemand.

À l'échelle européenne, la montée du véhicule haut de gamme est le facteur le plus prometteur en termes de valeur ajoutée. La R&D est une priorité pour le secteur, avec une augmentation des dépenses de 5 % pour atteindre 45 milliards d'euros en 2022 sur le plan national et enregistrer 130 000 emplois dans la branche.

### *Le basculement de l'Allemagne dans le secteur des véhicules électriques*

Sous la pression de Tesla, les trois constructeurs allemands, VW, BMW et Daimler, ont accéléré leur transition vers l'électrique : la majorité de leurs investissements y sera fléchée, des dates de sortie du moteur à combustion ont été annoncées et les modèles commercialisés de véhicules électriques allemands se multiplient. Cette évolution implique une restructuration profonde de l'industrie sous-jacente et les constructeurs ont, après quelques réticences, annoncé cette année leur intention de s'impliquer davantage dans la filière batteries pour capter une plus grande part de la valeur d'un véhicule électrique. Ils accusent un retard important sur leurs concurrents asiatiques et américains dans la numérisation et l'automatisation mais multiplient les investissements et initiatives pour être pionniers dans la conduite autonome de niveau 4. Si le Bund appuie l'électrification et la numérisation de l'industrie automobile, son soutien financier s'oriente prioritairement vers l'électromobilité, en amont (3 Md€ pour la filière batteries) et en aval (4 Md€ pour l'infrastructure de recharge) de la chaîne de valeur.

### *Vive accélération des constructeurs allemands sur l'électromobilité*

Les constructeurs allemands, mis sous forte pression depuis l'annonce en 2019 de l'installation d'une gigafactory de Tesla dans le Brandebourg, ont fait beaucoup d'efforts depuis 2019 pour rattraper leur retard. Cette démarche semble commencer à porter ses fruits : VW a

considérablement augmenté ses ventes de véhicules électriques au 1er semestre 2021, devenant avec 13 % de part de marché dans le monde le 2ème constructeur derrière Tesla (15 % de part de marché). Les constructeurs allemands revoient régulièrement leurs plans stratégiques d'électrification, réévaluant à la hausse leurs investissements (35 Md€ pour VW entre 2021 et 2025 ; 40 Md€ pour Daimler entre 2022 et 2030). La gamme de véhicules électriques de marque allemande s'élargit significativement, amplifiant ainsi le patriotisme économique des Allemands 2. Des trois grands constructeurs, seule la firme BMW ne s'est pas encore positionnée sur une sortie du moteur à combustion, son PDG défendant une forme de « neutralité technologique » ; à l'inverse, Daimler et VW misent sur une sortie du moteur à combustion respectivement en 2030 et 2033, au moins en Europe. Ce virage vers l'électromobilité a de fortes conséquences sur la stratégie industrielle de ces groupes. Initialement réticents à s'engager dans la filière batteries, mais conscients qu'une bonne partie de la valeur d'un véhicule électrique y réside, ils affichent désormais leur intention de remonter dans la chaîne de valeur. VW semble l'acteur le plus entreprenant car il mise sur sa « cellule unifiée » utilisable dans 80 % de ses futurs modèles d'électriques et sa capacité à absorber les coûts des batteries grâce à son fort volume de production. BMW et, surtout, VW sont ainsi montés au capital de Northvolt, producteur suédois de cellules de batteries. VW a annoncé cet été vouloir construire, en Europe, 6 usines de 40 GWh chacune (240 GWh au total) en s'associant à chaque fois avec un partenaire stratégique (deux partenaires déjà connus sont Northvolt et le chinois Gotion, dont VW détient désormais 27%). Même Daimler, le plus réticent à s'engager dans la filière batteries, a infléchi sa position cet été, en annonçant la construction aux côtés de partenaires stratégiques de 8 usines pour une capacité totale de 200 GWh (ACC étant le premier connu d'entre eux, suite à l'annonce récente de l'acquisition par Daimler d'un tiers de son capital). De même, BMW a accéléré la sécurisation de son approvisionnement en presque doublant le montant de ses commandes de cellules de batteries (22 Md€). Les constructeurs allemands veulent, en outre, monter en compétences dans la R&D batteries, comme en témoignent leurs investissements importants dans des acteurs disruptifs des batteries solides (les groupes américains QuantumScape pour VW et Solid Power pour BMW), l'ouverture de centres de recherche sur les matériaux de batteries ou l'installation d'usines-pilotes pour leur recyclage.

### *Comment les pouvoirs publics allemands appuient-ils la transformation de l'industrie automobile ?*

Les constructeurs sont appuyés dans leur transformation par l'Etat fédéral. Le Bund investira jusqu'en 2031 plus de 3 Md€ dans la R&D batteries et le soutien à leur production, principalement dans le cadre des deux PIIEC batteries (jusqu'à 2,6 Md€). Il intervient aussi en aval en soutenant massivement le déploiement de l'infrastructure de recharge sur le territoire allemand (selon nos estimations, environ 4 Md€ jusqu'en 2024) et la Chancelière a appelé, lors du sommet automobile IAA en septembre, toutes les parties prenantes à accélérer ce déploiement. Le soutien financier à la conduite autonome est plus limité et s'adresse principalement aux expérimentations de navettes autonomes dans le cadre de partenariats villes-universités-entreprises, les subventions accordées représentant souvent entre 40% et 80% des coûts du projet. La loi sur la conduite autonome de 2021 (après la loi de 2017 et la stratégie sur la conduite autonome de 2016) montre toutefois le souhait du Bund de permettre la conduite en circulation normale de véhicules de niveau 4, dans des zones et scénarii préalablement définis. L'Allemagne entend ainsi jouer un rôle moteur et pionnier au niveau de la réglementation européenne et internationale.

D'autres soutiens ont été également apportés par l'État Allemand. On peut citer :  
En 2019, le gouvernement fédéral avait initialement fixé un objectif de 7 à 10 M de véhicules électriques en circulation d'ici 2030 (alors qu'il y aurait actuellement dans le monde 10,9 M de véhicules en circulation, d'après le ZSW). Pour atteindre ces niveaux, les experts de la plateforme nationale avenir de la mobilité - installée en septembre 2018 pour conseiller le gouvernement fédéral sur la transition écologique dans les transports - estiment qu'il faudra que 40 à 60% des nouveaux véhicules immatriculés soient électriques à partir de 2025. Or, une étude de Deloitte Deutschland mettait en doute la capacité de l'Allemagne à atteindre cet objectif et pronostiquait, à pleine puissance, environ 6 M de nouveaux véhicules électriques vendus d'ici 2030. Mais à la suite de l'arrêt de la Cour constitutionnelle de Karlsruhe d'avril 2021, qui impose aux autorités fédérales de relever leurs ambitions climatiques, le Bund a revu à la hausse ses objectifs pour la décarbonation du transport routier et vise désormais au moins 14 M de véhicules électriques (100% électrique et plug-in hybride) en circulation en 2030, soit environ un tiers du parc automobile. Vers 2030, 4/5ème des véhicules nouvellement immatriculés devront être électriques. Et, à compter de 2025, il faudra vendre au moins 2M de véhicules électriques par an pour atteindre l'objectif.

Dans son plan de relance de juin 2020, le gouvernement fédéral a annoncé doubler la part fédérale dans la prime d'innovation et prolonger le programme jusqu'en 2025, ajournant ainsi sa fin programmée en décembre 2021. Les véhicules 100% électrique sont ainsi éligibles à une prime allant jusqu'à 9 000€ et les véhicules plug-in hybrides à une prime s'élevant jusqu'à 6 750 €.

### **Les soutiens étatiques aux entreprises nippones**

L'industrie automobile continue d'avoir un poids majeur au Japon : principal employeur (avec plus de 8% des emplois), elle représente plus de 10% du PIB en 2019 et plus de 20% des exportations (environ 130 Mds € en intégrant les autos, motos et pièces détachées, soit près de 3% du PIB).

En raison de la concentration des activités des principaux constructeurs dans la province chinoise du Hubei, cette industrie a été touchée très tôt par la crise sanitaire, en affrontant des ruptures des chaînes d'approvisionnement puis des interruptions de lignes de production liées aux mesures de confinement. La baisse généralisée de la demande ne l'en a que plus touchée. Au premier trimestre, la production de véhicules automobiles des constructeurs a diminué, en glissement annuel, de -7,6% au Japon (pour atteindre près de 2,4 M) et de -21,6 % à l'étranger (presque 3,8 M de véhicules). En avril, la production mondiale de Nissan baissait de -62,4%, celle de Toyota de -51 %, de Honda de -48% et de Mitsubishi Motors de -33,8%, par rapport à la même période de l'année précédente.

Sur le marché intérieur, les ventes de véhicules automobiles ont connu un repli de -10 % en glissement annuel au 1er trimestre, de -28,5% en avril. L'effet COVID a accentué l'impact négatif exercé par la hausse de la TVA décidée en octobre, avec une chute des ventes qui avait dépassé 16% dès le quatrième trimestre 2019. La contraction s'est avérée plus forte encore sur les marchés étrangers où, à l'exception de la Chine, les ventes ont continué à se détériorer en avril (baisses respectives sur le premier trimestre et en avril de -12,4% et -51,3% pour Toyota, -29,8% et -41,9% pour Nissan). Les exportations de véhicules (48% des unités produites) ont en outre diminué en volume de -8,5% en g.a. au premier trimestre (-21% vers l'Europe, -14,4% vers les États-Unis, stables vers l'Asie) et de -54,2% en avril (-59% vers l'Europe, -68% vers l'Amérique du Nord et -32,5% vers l'Asie).

#### *Une structure particulière du marché*

En raison d'une relation de quasi-exclusivité entre les constructeurs et leurs fournisseurs au Japon, les équipementiers automobiles japonais, qui sont souvent de très petites structures familiales, font eux aussi face à d'importantes difficultés, en particulier de trésorerie. Quelques jours après la publication des résultats financiers 2019, le ministre chargé de la Revitalisation économique, Yasutoshi Nishimura, avait exprimé ses inquiétudes pour la situation des près de 20 000 fournisseurs.

Sur l'ensemble de l'exercice 2020-2021, les entreprises du secteur n'ont toujours pas publié leurs prévisions de résultats en raison des incertitudes pesant sur l'évolution de la situation sanitaire et de la demande. Seul Toyota a annoncé une chute de -80% de son résultat d'exploitation. L'industrie se prépare à ce que la situation perdure -voire se détériore- et accroît en conséquence ses liquidités disponibles, tout en poursuivant les ajustements de production nécessaires.

Aucun plan dédié au secteur automobile n'a été adopté jusqu'à présent, mais les entreprises peuvent faire appel à la vaste panoplie de dispositifs transversaux mis en place par le gouvernement : prêts à taux bonifiés auprès d'institutions financières publiques - la structure de financement de l'industrie stratégique, la Banque de développement du Japon (DBJ) ou bien encore la puissante Japan Finance Corporation (JFC), sorte de bras armé des financements contracycliques-, garanties d'emprunts et apports directs en capital sous la forme de prêts subordonnés. Afin de réduire les problèmes de trésorerie des grandes entreprises nationales, le gouvernement prévoit d'augmenter encore les facilités d'investissements de la DBJ, après avoir déjà triplé fin avril le plafond d'achat par la Banque

du Japon d'obligations d'entreprises et de billets de trésorerie. La presse a également évoqué un programme de rachat d'actions privilégiées sans droit de vote, non confirmé à ce stade. Les constructeurs continuent de bénéficier de réserves de trésorerie importantes, mais ont vu leurs notations financières dégradées fin mars avec perspective négative. Ils n'ont dès lors pas hésité à souscrire des emprunts auprès de la DBJ, mais aussi d'établissements bancaires privés japonais et étrangers pour des montants substantiels : 6 Mds € pour Nissan, 10,3 Mds € pour Toyota, 1,6 Md € pour Honda et 2,5 Mds € pour Mitsubishi Motors. Par ailleurs, le 15 mai, la presse japonaise rapportait une demande de Nissan visant à relever à 4 Mds € son plafond d'émissions d'obligations. Toyota, de son côté, l'avait déjà augmenté d'un tiers pour atteindre 2,5 Mds €.

Les entreprises ont également accès aux aides prévues dans les récents plans d'urgence pour assurer la continuité de l'emploi (chômage partiel) et faciliter la relocalisation et la diversification des moyens de production. Toyota avait déjà mis en place un système pour renforcer ses chaînes d'approvisionnement : son plan de continuité, publié début 2020, intègre l'évaluation des composants provenant de Chine afin de prévoir une éventuelle production sur le territoire national.

Les équipementiers devraient bénéficier des dispositifs gouvernementaux, mais aussi compter sur un soutien du secteur : quatre associations, dont la Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA) présidée par Akio Toyoda (Président et CEO de Toyota), ont annoncé leur intention de créer un fonds d'aide et certains constructeurs, à l'instar de Honda, ont plaidé en faveur de délais de paiement auprès des sous-traitants.

#### *Positionnement du Japon sur le secteur des véhicules électriques*

Le Japon prévoit d'interdire tous les véhicules à essence au cours des 15 prochaines années, a annoncé le gouvernement dans le cadre d'un plan visant à atteindre la neutralité carbone et à générer près de 2.000 milliards de dollars par an de croissance verte d'ici 2050. Cette "stratégie de croissance verte", centrée sur les secteurs de l'automobile et de l'hydrogène, s'inscrit dans le cadre du plan présenté en octobre dernier par le Premier ministre Yoshihide Suga, qui souhaite aligner le Japon sur les critères ambitieux de l'Union européenne et la Chine notamment en matière de réduction des émissions polluantes.

Pour soutenir ce plan vert, l'Etat, propose d'offrir des allègements fiscaux et d'autres incitations financières aux entreprises. Il entend générer 90.000 milliards de yens (870 milliards de dollars) de croissance économique supplémentaire par an d'ici 2030 à travers les investissements dans la croissance verte et 190.000 milliards (\$1.800 milliards) d'ici 2050. Un fonds "vert" de 2.000 milliards de yens soutiendra les investissements des entreprises dans les technologies vertes. Ce plan prévoit de remplacer la vente de nouveaux véhicules à moteur thermique par celle de véhicules électriques, notamment des véhicules hybrides et à pile à combustible, d'ici mi-2030. Le Japon vise également à utiliser "autant que possible" les énergies renouvelables d'ici 2050, principalement par le biais de parcs éoliens en mer. L'objectif central vise à ce que les sources d'énergie renouvelables représentent 50 à 60% des sources d'énergie du pays d'ici 2050, contre moins de 20% aujourd'hui, tout en réduisant la dépendance à l'égard de l'énergie nucléaire.

## L'arsenal législatif américain au service de l'industrie automobile

La nouvelle stratégie américaine en matière d'automobile s'aligne sur les grandes orientations du plan "Build Back Better" du Président Joe Biden, ce gigantesque plan de réformes sociales et environnementales à 1 800 milliards de dollars.

En effet dès le début de son mandat, le président américain a mis le changement climatique au centre de l'action son administration. Par cette position qui contraste avec celle de son prédécesseur à la Maison Blanche, le Président Biden a ramené les États-Unis dans l'accord de Paris et a engagé son pays, lors de la COP-26 à réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 50% par rapport aux niveaux de 2005 d'ici la fin de la décennie.

Pour atteindre cet objectif, l'administration Biden a misé sur une nouvelle stratégie basée sur la réduction considérable des véhicules traditionnels à moteur (essence, diesel) et sur la promotion des véhicules électriques (50% des véhicules vendus en 2030 aux USA). C'est un défi énorme lancé par le gouvernement aux constructeurs automobiles, quand on sait que l'année dernière, les véhicules entièrement électriques ne représentaient que 5,8% des voitures neuves vendues aux États-Unis. Les camions entièrement électriques étaient encore plus rares, représentant moins de 2% des nouveaux camions lourds vendus.

### *Lois ont été promulguées par le Président américain*

- La Loi sur la Réduction de l'Inflation (Inflation Reduction Act – IRA), prévoit pour booster la production et la vente des véhicules électriques ainsi que des batteries produites localement, des crédits impôts à la fois pour les ménages américains (7500 USD de crédit impôt pour l'achat d'un véhicule électrique américain neuf et 4000 USD pour les véhicules d'occasion). Pour les entreprises installées aux États-Unis d'Amérique, il est prévu des allègements fiscaux sur les investissements et la production des véhicules électriques.

Cette loi taxée de protectionniste, a récemment élargit le cadre des avantages aux véhicules électriques neufs produits hors territoire américain sous réserve toutefois qu'un accord de libre-échange ait été signé entre les États-Unis et la partie concernée, un terme qui inclut les accords récemment négociés relatifs aux matériaux critiques.

- La loi sur les infrastructures, avec pour principale cible la filière électrique, elle va permettre de financer à hauteur de 5 milliards USD sur cinq ans pour la création d'un réseau national de bornes de recharge soit de 500.000 stations de rechargement électrique sur les autoroutes américaines. Elle prévoit également une somme supplémentaire de 2,5 milliards USD en subventions discrétionnaires pour financer les infrastructures de recharge dans les communautés défavorisées, les zones rurales et les centres urbains.
- Le Chips Act, qui découle de la loi IRA, prévoit 39 milliards de dollars de subventions pour attirer en grand nombre les investissements des constructeurs automobiles dans le pays et, in fine, de relancer l'industrie des semi-conducteurs sur le territoire américain.

### *Une action accentuée sur les normes environnementales*

Allant plus loin que les mesures initiales de l'administration Biden, l'Agence de Protection de l'Environnement a présenté des nouvelles normes, plus strictes, sur les émissions polluantes des automobiles. Avec ces nouvelles normes, les véhicules électriques pourraient atteindre 67% des ventes de véhicules légers (citadines, berlines, SUV, pick-up)

en 2032, 50% des ventes de bus et camions poubelles, 35% des camions de transport de proximité et 25% des camions de transport longue distance et « devraient permettre d'éviter près de 10 milliards de tonnes d'émissions de CO2 (d'ici 2055), soit plus du double des émissions totales de CO2 aux Etats-Unis en 2022 ».

### *Réorientation stratégique de l'industrie automobile américaine*

Les constructeurs automobiles accentuent leurs investissements sur le territoire de l'oncle Sam afin de s'arrimer à la nouvelle donne. La marque Ford a fait le choix d'investir massivement aux États-Unis, et ce au détriment de l'Europe. Elle a réalisé un investissement de 3,5 milliards de dollars dans la construction d'une usine de batteries électriques dans le Michigan, avec l'aide d'un partenaire chinois. Le constructeur General Motors est sur le point de réaliser le plus grand investissement de son histoire aux États-Unis. Celui-ci prévoit de déboursier 35 milliards de dollars d'ici à 2025, avec l'ambition d'atteindre la production de plus d'1 million de véhicules électriques par an. La marque ne cache plus son intention d'augmenter drastiquement sa capacité de production de véhicules électriques dans le pays, au point de vouloir détrôner le leader Tesla sur son propre secteur d'activité.

Le constructeur japonais Honda et la société LG Energy Solution se sont engagés à investir 3,5 milliards de dollars dans la construction d'une nouvelle usine de batteries pour véhicules électriques en coentreprise dans l'Ohio. Avec un démarrage de production prévu pour 2025, leur nouvelle installation permettra d'équiper en batteries les nouveaux véhicules électriques de Honda, qui seront à vendre en Amérique du Nord.

### *La réaction des groupes automobiles*

Le groupe Volkswagen a également fait part début mars 2023 de son intention d'investir deux milliards de dollars aux États-Unis, par l'intermédiaire de sa filiale Scout Motors. Cet investissement servira à construire une usine de pick-up et de SUV électriques sur la côte est du pays. Le géant de l'automobile allemand prévoit un début de production pour fin 2026, avec l'objectif de fabriquer jusqu'à 200 000 véhicules par an sur le site.

Le groupe sud-coréen Hyundai a également annoncé vouloir investir plus de 10 milliards de dollars aux États-Unis. Cet investissement servira notamment à construire la toute première usine du constructeur entièrement destinée à l'électrique dans le pays. Hyundai estime que celle-ci sera prête pour le premier semestre 2025 et sera en mesure de produire 300 000 unités par an.

Fin février 2023, le constructeur automobile Stellantis a annoncé un nouvel investissement de 145 millions d'euros dans trois usines de l'Indiana, dans le but de soutenir ses objectifs en matière d'électrification sur le marché nord-américain. Depuis 2020, ce sont donc plus de 3 milliards d'euros qui ont été investis par le groupe dans ce même État, avec notamment la création d'une gigafactory en coentreprise avec Samsung SDI.

Le groupe bavarois BMW n'est pas en reste avec un investissement de 1,7 milliard de dollars aux États-Unis pour produire des batteries et véhicules électriques dans le pays.

Le premier constructeur automobile mondial Toyota a également énoncé son intention d'investir outre-Atlantique. Le groupe japonais souhaite ainsi réaliser un investissement d'environ 3,4 milliards de dollars d'ici à 2030 dans le développement et la production de batteries pour véhicules aux États-Unis. Il prévoit notamment de créer une nouvelle société et de bâtir une nouvelle usine, dont la production devrait démarrer en 2025.

En fond de toile de cette stratégie, les Etats-Unis d'Amérique veulent aussi rattraper leur retard sur la Chine qui représente aujourd'hui le plus gros marché de vente de véhicules

électriques (20% en 2022) et domine en même temps la chaîne d'approvisionnement des minerais pour la fabrication des batteries.

## La priorité de la Corée du sud dans le domaine de la recherche développement

La stratégie sud-coréenne de l'automobile s'appuie sur son « Plan stratégique pour le développement des mobilités du futur ».

### *Un objectif ambitieux*

Par ce plan ambitieux, la Corée du Sud ambitionne de : représenter 10% du marché mondial des ventes de voitures vertes d'ici à 2030 et se positionner comme premier pays au monde à commercialiser à l'échelle nationale des véhicules autonomes de catégorie 4 (normes SAE) d'ici 2027. Avec un budget d'1,3 milliards USD pour l'année 2020, ce plan précise notamment la politique du gouvernement en termes d'accélération de la commercialisation des technologies liées aux voitures vertes (électriques et hydrogènes), avec l'objectif qu'un tiers des ventes domestiques de voitures concernent des voitures vertes d'ici 2030. Il précise par ailleurs, avec un investissement public de 1,4 Md USD sur la période 2021-2027, les éléments de mise en place d'infrastructures et d'un encadrement juridique en faveur des voitures autonomes. La Corée du Sud est d'ailleurs depuis 2020, le premier pays à autoriser la vente de véhicules autonomes de niveau 3.

### *La piste de l'hydrogène*

La Corée du Sud est un des pays au monde les plus ambitieux en ce qui concerne le développement des véhicules à hydrogène pour particuliers. Alors que la plupart des pays ont fait le choix de développer la mobilité hydrogène autour des poids lourds, des véhicules utilitaires, ou encore du ferroviaire et de l'aérien, la Corée du Sud a annoncé de très fortes ambitions dans les voitures légères pour particuliers. Aussi, les autorités coréennes ont mis en place de fortes mesures incitatives, visant à la fois les entreprises et les consommateurs. Actuellement, la subvention combinée de l'Etat et des collectivités pour l'achat d'un véhicule hydrogène se situe entre 25 000€ et 29 000€, ce qui représente près de la moitié du prix d'une Nexo de Hyundai, rendant le coût d'un véhicule hydrogène en Corée globalement équivalent à celui d'un véhicule électrique (de l'ordre de 40 000€). Le budget public alloué en 2022 pour cette politique publique est de 500 millions d'euros, dont 160 millions d'euros pour le déploiement de stations de recharge (109 stations en mai 2022, avec un objectif d'environ 300 d'ici la fin de l'année 2022) et 340 millions d'euros de subventions à l'achat.

Cette stratégie a permis à la Corée du Sud de s'établir comme leader mondial, tant en termes de marché de consommation (37% du marché mondial au premier trimestre 2022, devant les Etats-Unis, 28%, et la Chine, 20%) qu'en termes de constructeur, Hyundai dominant les ventes mondiales

En définitive, la Corée du Sud a mis au centre de sa stratégie la recherche et le développement et pour atteindre son objectif, elle pourra compter sur la coopération du secteur privé : le conglomérat Hyundai Motors, maison-mère du groupe automobile Hyundai-Kia, 3ème constructeur mondial de véhicules électriques et leader mondial du secteur des voitures hydrogènes, a annoncé un investissement de 87 Mds USD entre 2020 et 2025 pour élargir sa gamme de véhicules électriques (44 modèles en 2025 dont 11 totalement électriques) et accélérer le développement des technologies de mobilité.

## Comment se positionne la France par rapport à ces stratégies concurrentes

Le secteur automobile français est actuellement confronté à trois des principaux défis de l'économie mondiale : la récession mondiale, les guerres commerciales et le changement climatique. L'industrie automobile s'est contractée en 2018, donc avant l'apparition du coronavirus et pour la première fois depuis la crise de 2008-2009, contribuant ainsi au ralentissement mondial en 2019. La crise du Covid-19 a renforcé cette tendance à la baisse : ces effets sur le secteur sont massifs et auront probablement des conséquences à long terme. En dépit de cet environnement hostile, certains pays ont pu renforcer leurs industries automobiles et améliorer leurs positionnements dans la chaîne de valeur mondiale.

L'analyse de ces expériences réussies a permis de ressortir quatre principaux facteurs clés de succès pouvant être déclinés comme suit :

- La qualité et la densité du système de production et d'innovation à travers la mise en place de tout un écosystème intégré, allant des compétences techniques et commerciales aux compétences de technologie, de production et de services. L'intégration dans la chaîne de valeur automobile devrait être pilotée par les grands producteurs automobiles et accompagnée par le développement de compétences industrielles et de services spécifiques dans des créneaux donnés. L'intégration du secteur dans le réseau mondial est rarement le résultat de l'effort d'une seule entreprise. L'évolution et la performance des entreprises individuelles dépendent de la qualité et de la densité de l'interaction des différentes entreprises, des associations professionnelles, des centres technologiques et des institutions qui traitent les multiples aspects qui influent sur la productivité et la capacité d'innovation des agents de production dans le secteur.
- Un soutien efficace et intégré du secteur public : Un aspect commun de toutes les expériences des pays étudiés réside dans le rôle du secteur public à favoriser la création des conditions convenables pour le développement effectif de la chaîne de valeur. Les secteurs publics devraient, en effet, veiller sur l'offre des incitations nécessaires dans un large éventail de domaines, allant de l'accès aux services financiers et de soutien aux entreprises, au partage de l'information et la formation au niveau des professionnels et des fournisseurs locaux, tout en passant par le domaine réglementaire du secteur. Les accords de libre-échange et l'accès aux marchés internationaux sont aussi des outils importants pour promouvoir le développement de l'industrie et l'amélioration de sa portée mondiale.
- Un environnement favorable à la formation et l'expérimentation : la majorité des expériences réussies ont souligné l'importance de la mise en place des conditions et des institutions qui permettent l'accumulation des connaissances et des capacités au fil du temps. En effet, l'augmentation de la valeur ajoutée nationale et l'intégration de la chaîne de valeur mondiale ne peut se faire du jour au lendemain. Dans ce cadre, les institutions publiques et privées devraient jouer un rôle déterminant dans la promotion de l'apprentissage et permettre aux entreprises et aux systèmes de production de ne pas seulement être sensibles aux changements, mais également capables de les anticiper.
- Une logistique et une infrastructure efficace, facilitant la connectivité du secteur : la qualité et la facilité de la connectivité sont des éléments clés dans l'évolution et la productivité de l'industrie dans le pays. Une logistique efficace, l'accès aux TIC et des infrastructures de transport sont essentiels pour favoriser le développement des activités liées à l'industrie automobile. Les besoins de connectivité sont fortement

corrélés aux accords commerciaux existants, y compris les accords régionaux et bilatéraux.

### *Les moyens nécessaires pour être plus offensifs*

Il faudrait que la France déploie les gros moyens pour la relance de la stratégie industrielle automobile et le renforcement de son attractivité et de son positionnement en tant que plateforme de production et d'exportation d'équipements et de véhicules automobiles.

Cela passera par des stratégies d'attaques sans masque :

- La Garantie et la centralisation du soutien du secteur public à l'industrie automobile française par un soutien efficace et intégré : Un aspect commun de toutes les expériences des pays étudiés réside dans le rôle du secteur public à favoriser la création des conditions convenables pour le développement effectif de la chaîne de valeur. Les secteurs publics devraient, en effet, veiller sur l'offre des incitations nécessaires dans un large éventail de domaines, allant de l'accès aux services financiers et de soutien aux entreprises, au partage de l'information et la formation au niveau des professionnels et des fournisseurs locaux, tout en passant par le domaine réglementaire du secteur.
- Le diagnostic des principaux facteurs clés de succès (logistique performante, formation professionnelle, appui public à l'investissement sous différentes formes (foncier, fiscal, financement...) et la mise en place de plans d'action cohérents pour procéder à leur amélioration.
- La relocalisation des acteurs nationaux et internationaux par une attaque frontale en mettant en place une stratégie calibrée de rapatriement des usines délocalisées au Maroc et en Europe de l'Est sous réserve d'une garantie de compétitivité même s'il faudra mettre de forte subventions ou incitations fiscales ou financements.
- Le développement des ventes sur les pays qui ne mènent pas une guerre commerciale ou tarifaire contre l'Europe et la France en particulier.
- La participation active au façonnement de la mobilité de demain en renforçant la recherche-développement et en proposant des solutions de mobilité propres et connectées ;
- La remise au-devant de la scène les logiques de construction d'écosystèmes (parcs industriels locatifs intégrés avec des locaux clés en main) qui favoriseront une intégration plus marquée du secteur, ainsi qu'une meilleure organisation de ses acteurs qui gagnent en compétitivité, en qualité et en réactivité. Le gouvernement devrait fournir des efforts pour la mise à disposition de fonciers au niveau des territoires identifiés.
- La mobilisation de l'épargne publique française pour financer le secteur automobile pas dans les paroles mais dans les actes en fusionnant la puissance des banques publiques et des caisses comme la BPI, la caisse de dépôt, la STOA, le groupe AFD. La mise en place d'un fonds d'investissement (plusieurs milliards d'euros) pour aider les constructeurs automobiles à augmenter leur production et à améliorer leur compétitivité. Le fonds sera également utilisé pour développer des technologies avancées et encourager la recherche - développement de la mobilité de demain.
- La mise en place une politique industrielle incitative autour du trio Etat, constructeur et fournisseurs/sous-traitant.

- La mise à niveau des territoires des zones industrielles qui permettront d'attirer les sous-traitants et les faire travailler en grappes ;
- La communication éventuellement après étude approfondie, sur comment la mise en place de ces subventions sera compensée par les impôts et taxes payés par les constructeurs et leurs sous-traitants, le rétablissement de la balance des paiements et la lutte contre le chômage.
- L'enclenchement d'une guerre commerciale assumée en imposant des droits de douanes pour les importations (essayer de faire porter cette mesure comme une recommandation de l'UE), faire jouer le lobbying et maquiller cette politique comme des taxes carbone pour la faire paraître comme une politique environnementale et non industrielle car ceci entraînera les contestations des consommateurs avec une hausse des prix.

Il est difficile, sinon impossible, de conclure sur un scénario qui s'imposerait. Les industriels de l'automobile, tout comme les administrations et toutes les autres parties prenantes, sont loin d'un consensus sur un « one-best-way ». La stratégie de relance sera forcément hétérogène ou hybride.

---

## Sources

<https://www.latribuneauto.com/reportages/economie/13450-les-consequences-de-la-transition-energetique-de-lindustrie-automobile-sur-lemploi>

<https://www.ccifrance-allemande.fr/mieux-connaître-le-marché-allemand/secteurs-economiques/secteur-automobile/>

[www.phonandroid.com/voiture-electrique-lallemagne-veut-une-borne-de-recharge-dans-chaque-sta](http://www.phonandroid.com/voiture-electrique-lallemagne-veut-une-borne-de-recharge-dans-chaque-sta)  
[la production d'un million de voitures électriques par an d'ici 2025 et l'installation de 100 000 bornes électriques d'ici 2021.](https://www.lesechos.fr/industrie-et-services/industrie-automobile/la-production-d-un-million-de-voitures-electriques-par-an-d-ici-2025-et-l-installation-de-100-000-bornes-electriques-d-ici-2021)

<https://www.se-developper-en-allemande.fr/l-industrie-automobile-en-allemande-se-transforme/>

<https://www.google.com/search?q=Loi+sur+la+protection+du+climat+en+allemande&oq=Loi+sur+la+protection+du+climat+en+allemande&ags=chrome..69i57j33i160.26307j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8>

<https://www.connaissancedesenergies.org/afp/voitures-electriques-lallemagne-adopte-une-loi-pour-installer-1-000-bornes-de-recharge-ultra-rapide-210521>

<https://www.courrierinternational.com/article/carbone-pour-interdire-la-vente-des-voitures-essence-le-japon-se-fixe-le-cap-des-annees-2030>

<https://furansujapon.com/actualite/le-japon-va-interdire-la-vente-de-voitures-a-essence-dici-2035/>

<https://www.nippon.com/fr/in-depth/a08003/?pnum=1>

<https://www.monde-diplomatique.fr/1963/06/GUILLAIN/25405>

<https://www.ccifj.or.jp/publications/actus/n/news/la-cci-france-japon-publie-son-rapport-dactivite-2022.html>

<https://www.ccifrance-allemande.fr/mieux-connaître-le-marché-allemand/secteurs-economiques/secteur-automobile/>

<https://furansujapon.com/actualite/le-japon-va-interdire-la-vente-de-voitures-a-essence-dici-2035/>

<https://www.usinenouvelle.com/article/comment-le-japon-compte-eliminer-les-vehicules-a-essence-d-ici-2030.N1043819>

<https://www.nippon.com/fr/in-depth/a08003/?pnum=1>

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20200526\\_DP\\_Automobile.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20200526_DP_Automobile.pdf)