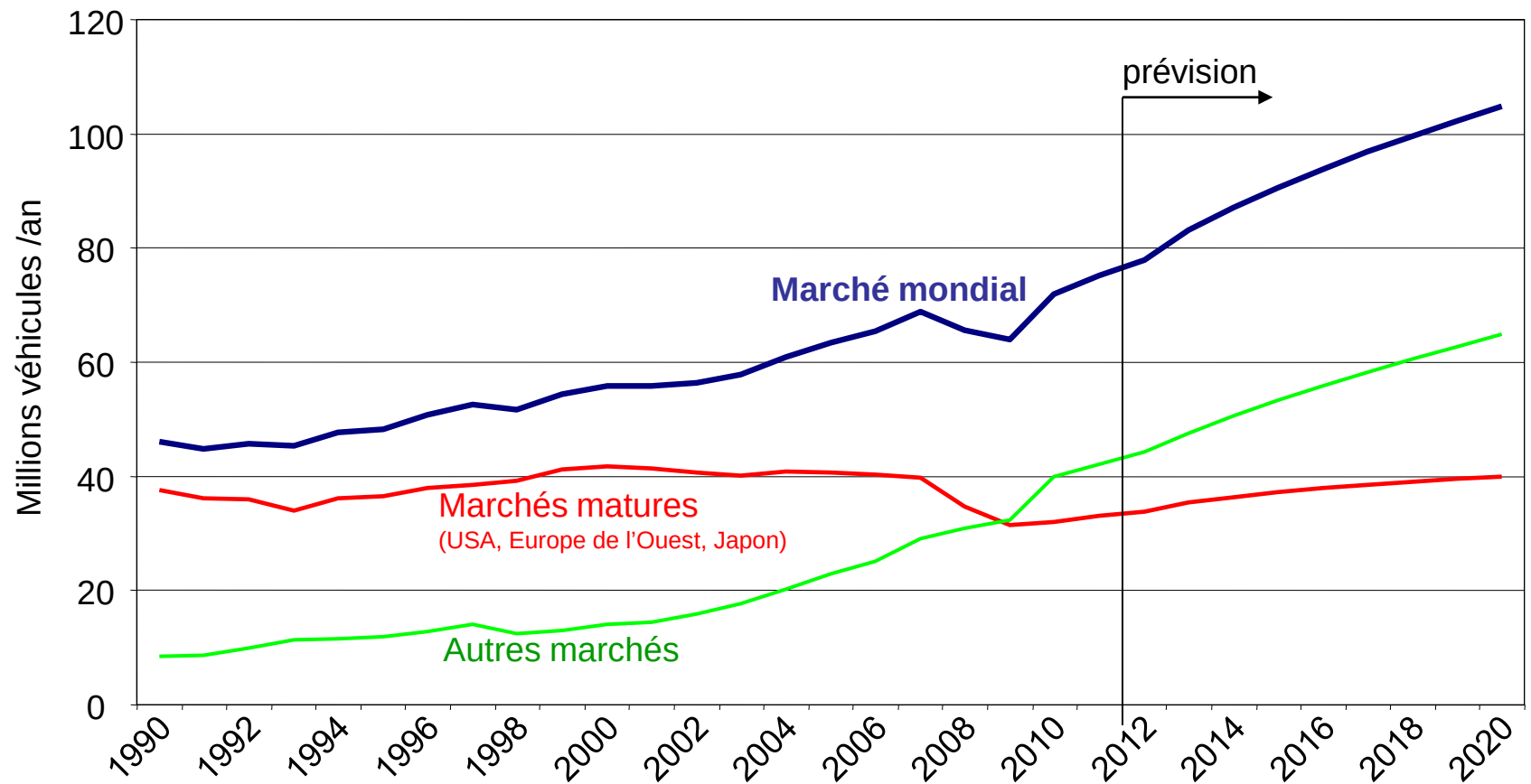


La globalisation de l'industrie automobile

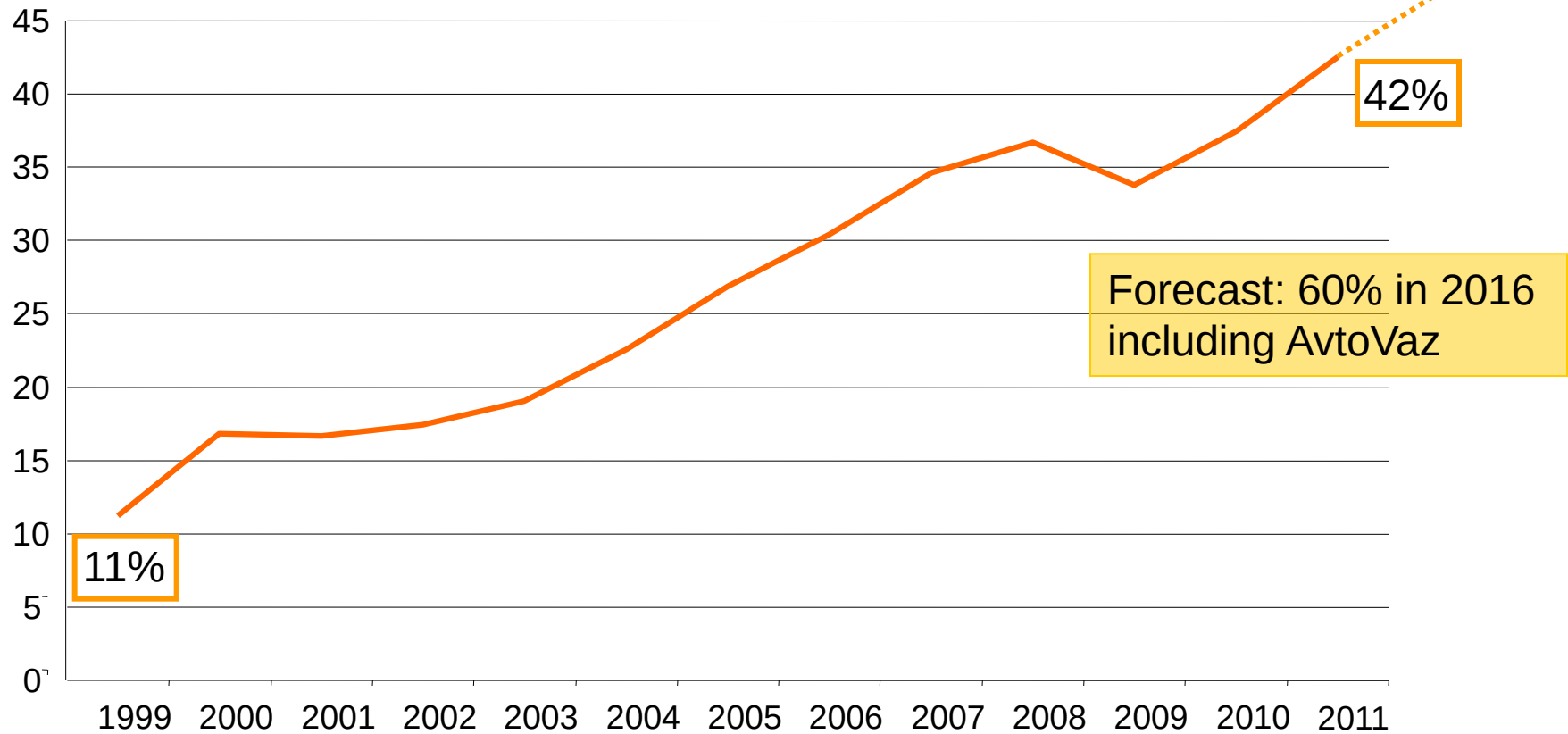
La globalisation des marchés

Volumes mondiaux (VP+VU), source interne RENAULT

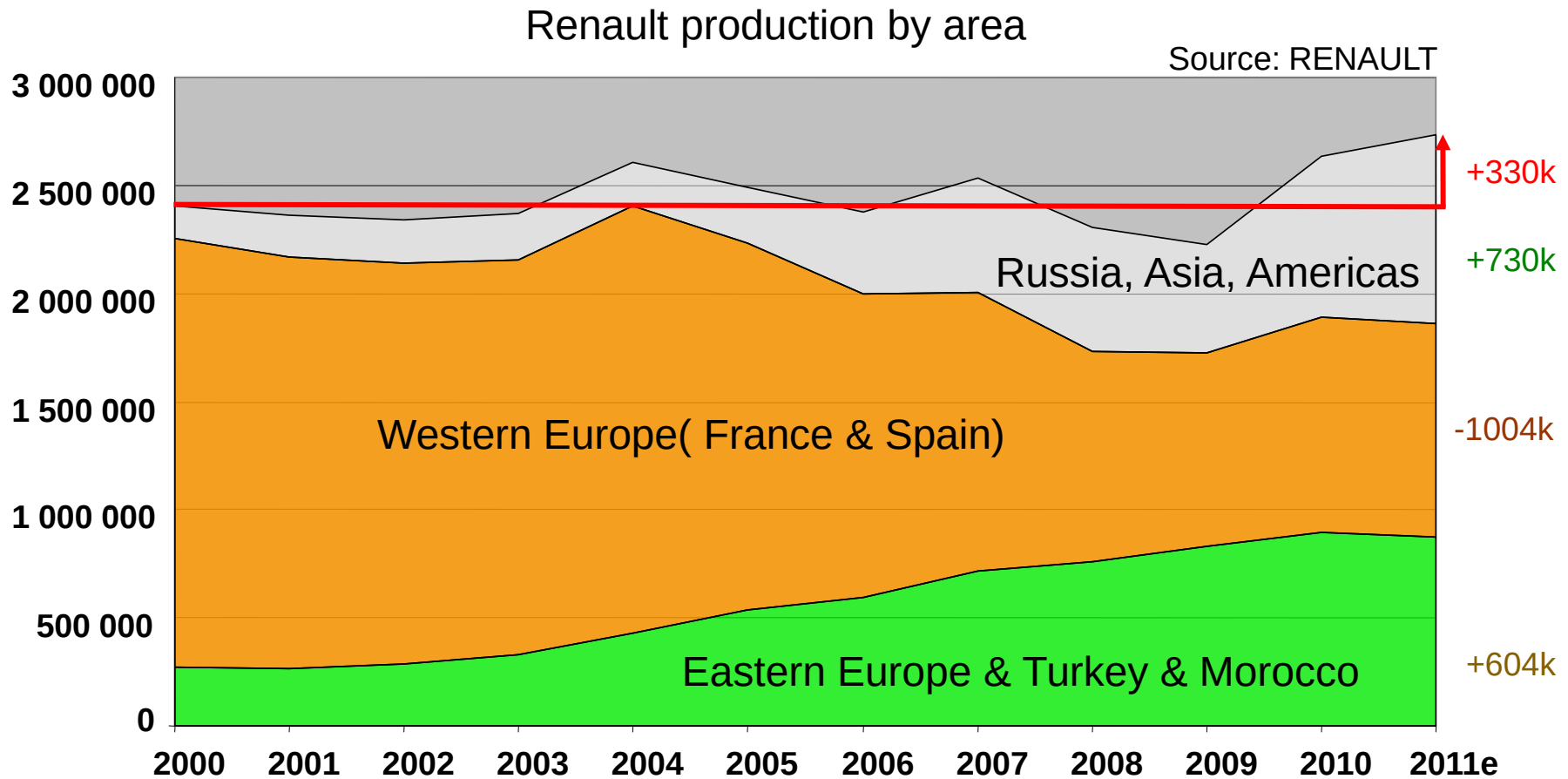


La globalisation des marchés: Renault

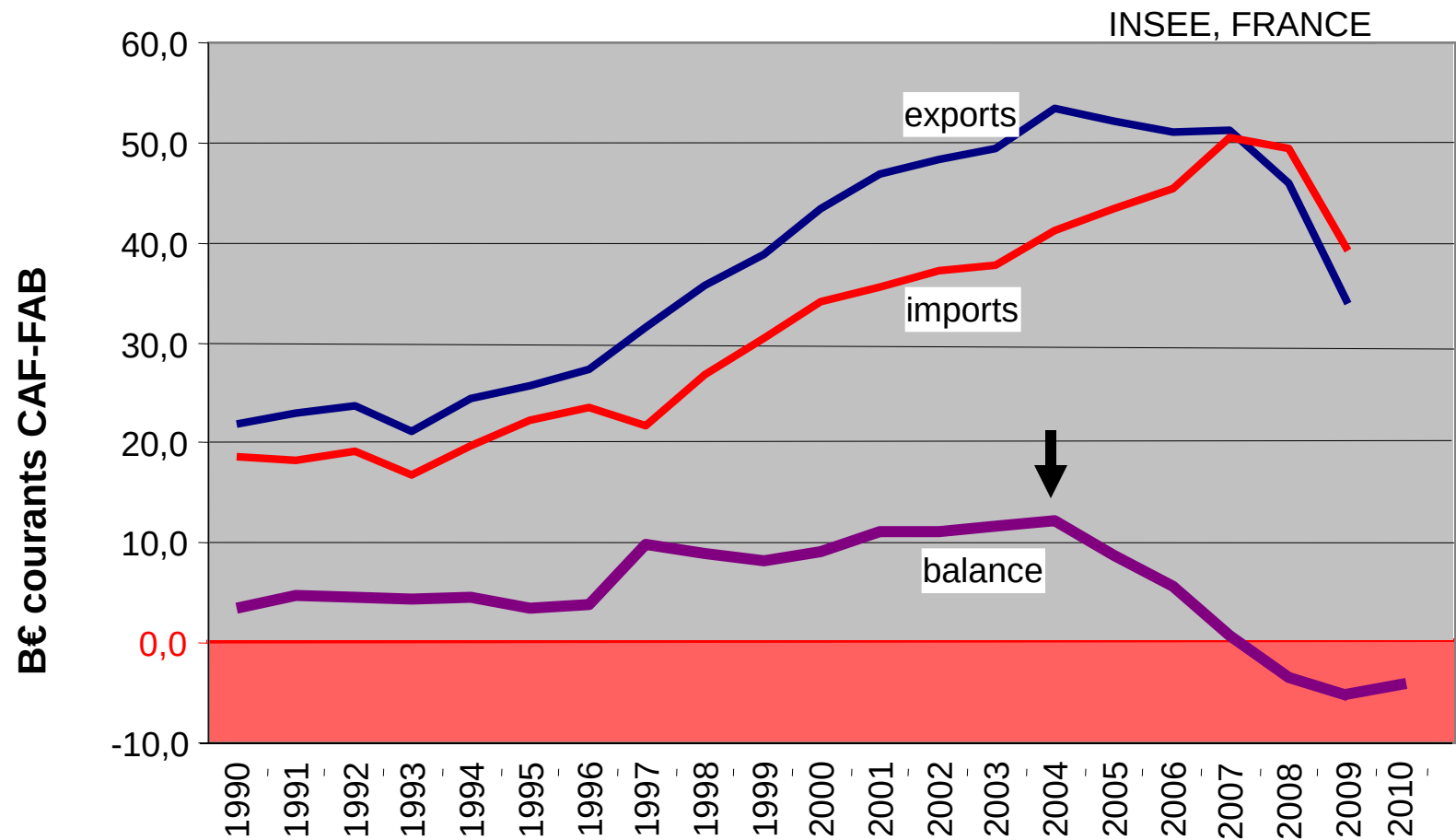
% of sales outside Europe



La globalisation des productions: Renault

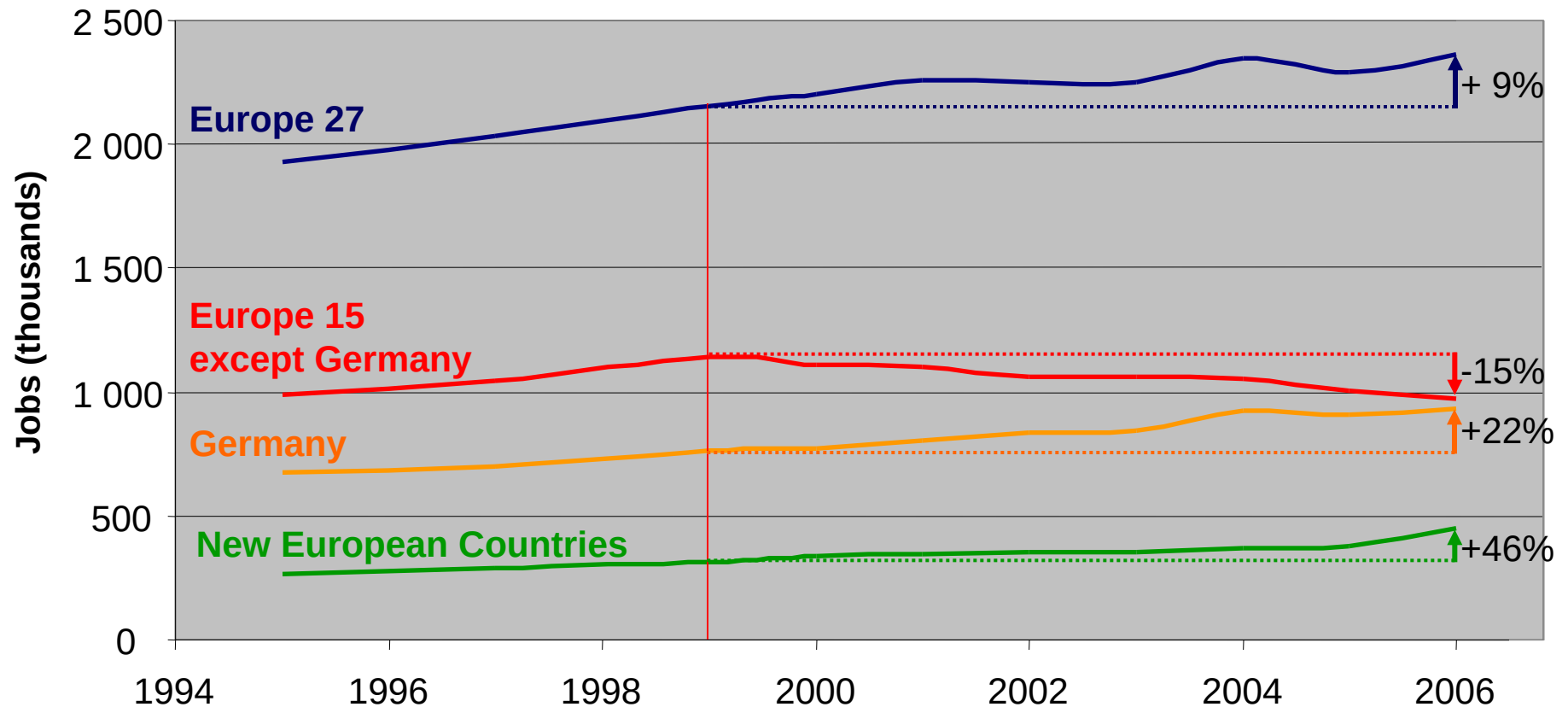


La balance commerciale se dégrade pour l'automobile en France

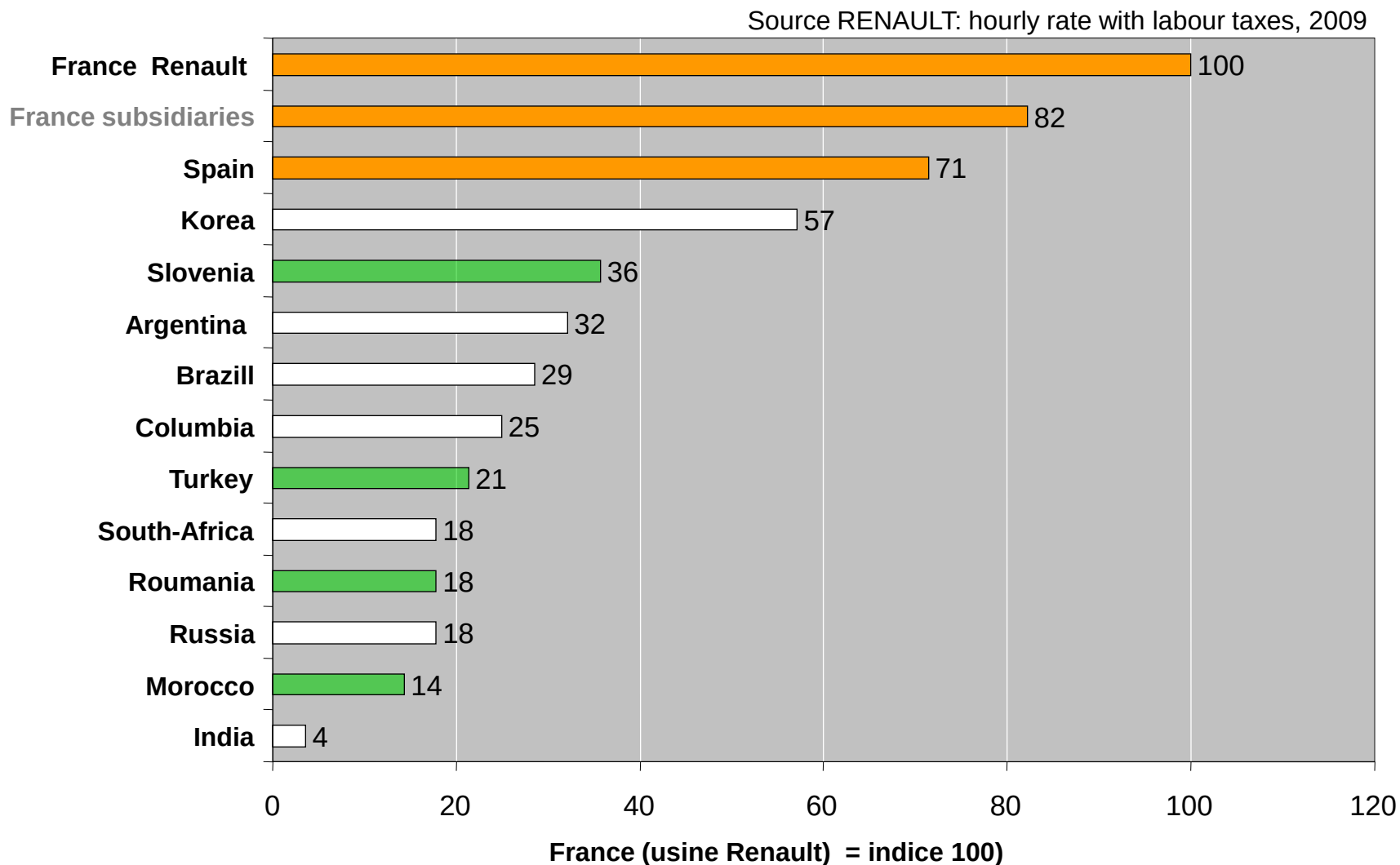


L'emploi dans l'industrie automobile en Europe...

Employment in Automotive Industry in Europe 1995-2006



Des coûts salariaux élevés pour les cols bleus



Des coûts salariaux élevés dûs aux taxes pesant sur le travail pour l'essentiel

Pour une voiture moyenne vendue 14 000 €

L'écart entre

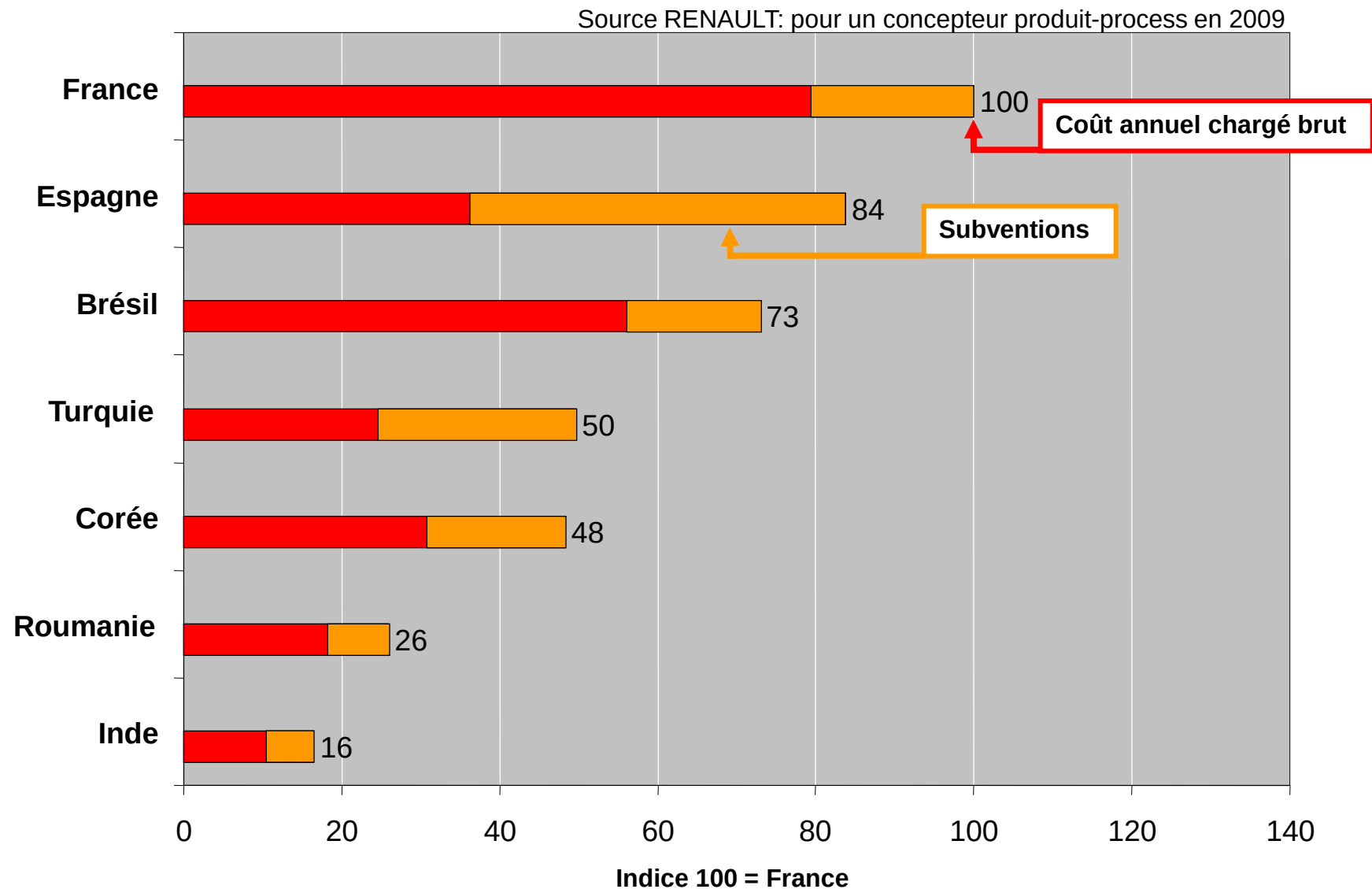
- 100% développée, investie, sourcée et fabriquée en France
- 100% développée, investie, sourcée et fabriquée en Europe de l'Est

est de 1400 € dont:

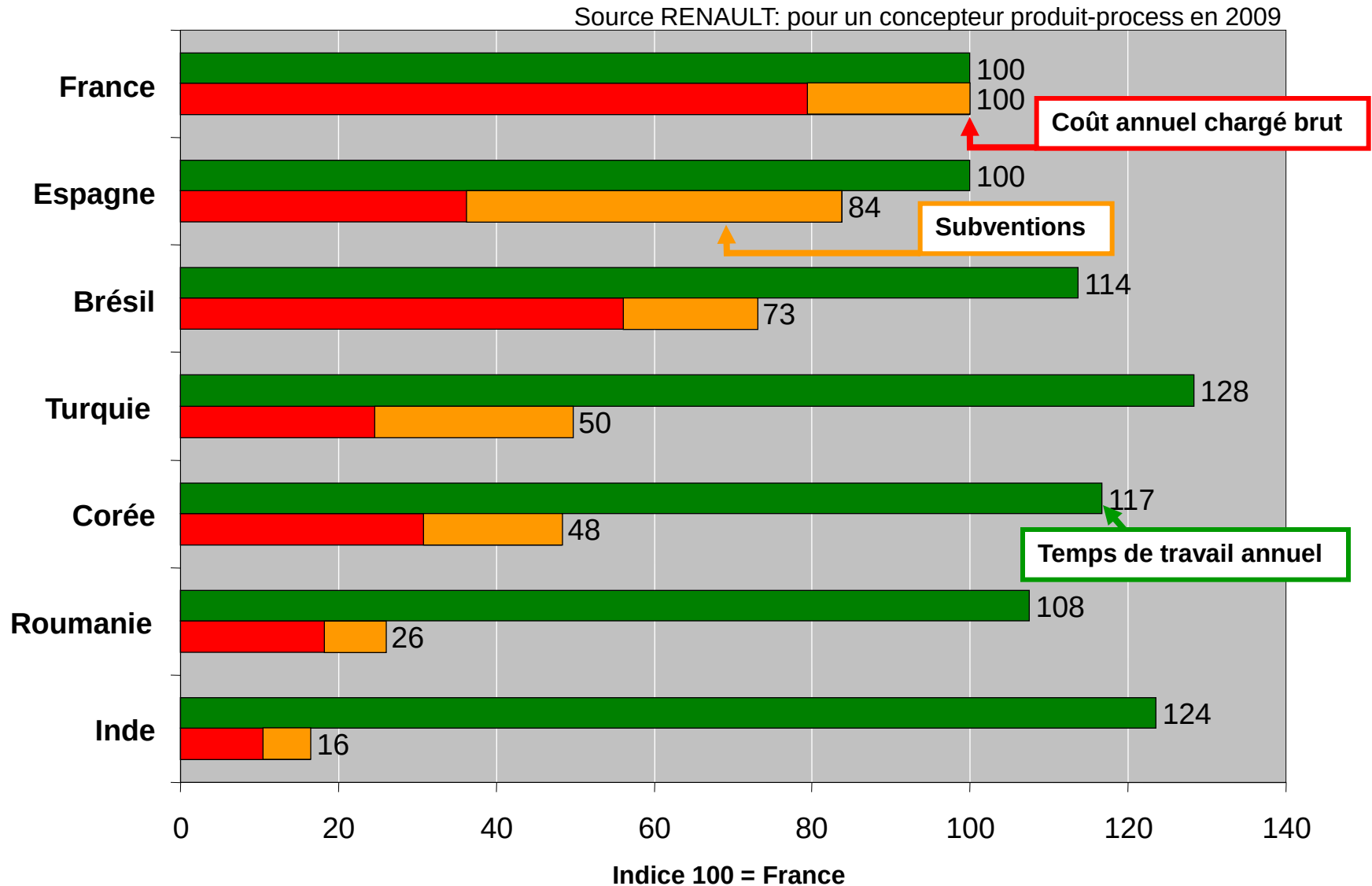
- 400 € salaires nets
- 250 € taxe professionnelle (réduit à 200 € après la réforme)
- 750 € autres taxes sur le travail

Source RENAULT, chiffres présentés aux Etats Généraux de l'Automobile, Janvier 2009

Coûts salariaux nets des cols blancs...



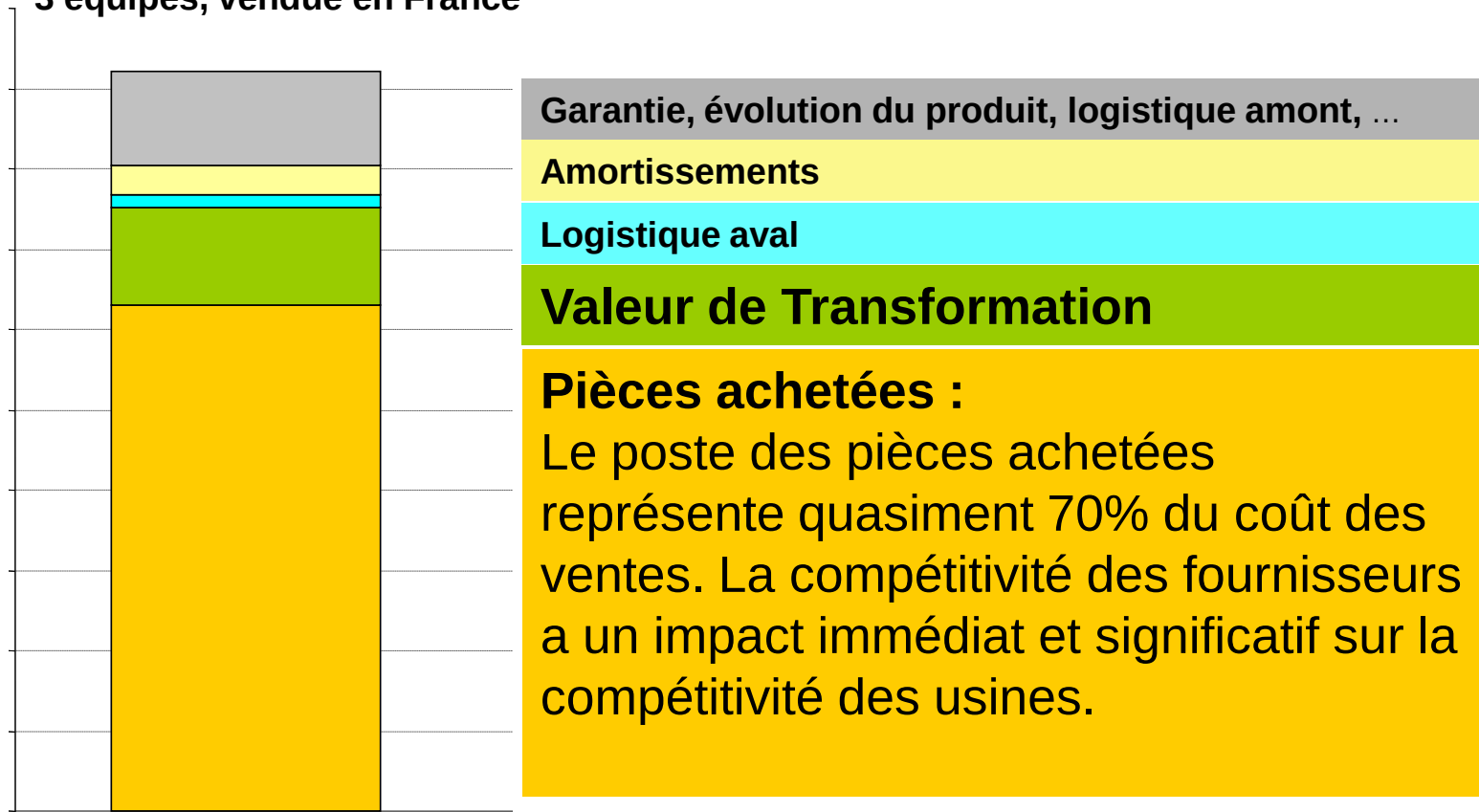
Coûts salariaux nets des cols blancs...



Le coût d'un véhicule fabriqué en France..

est composé à plus de 80% par le coût des pièces et le coût direct de transformation.

Coût total (€/véhi) d'une Clio 3 produite en
3 équipes, vendue en France



Pièces achetées :

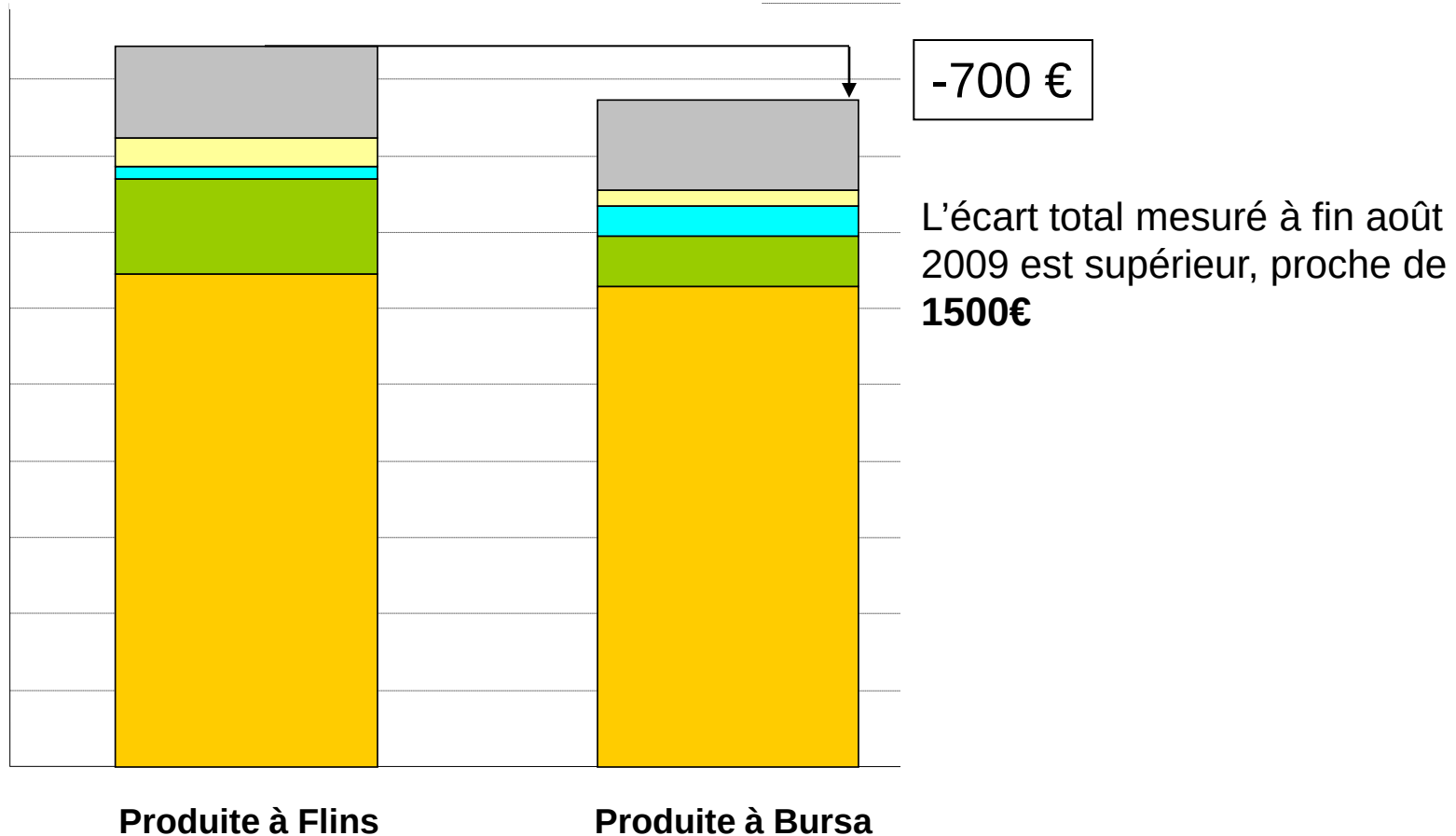
Le poste des pièces achetées représente quasiment 70% du coût des ventes. La compétitivité des fournisseurs a un impact immédiat et significatif sur la compétitivité des usines.

Produite à Flins

L'écart de coût des ventes d'une Clio...

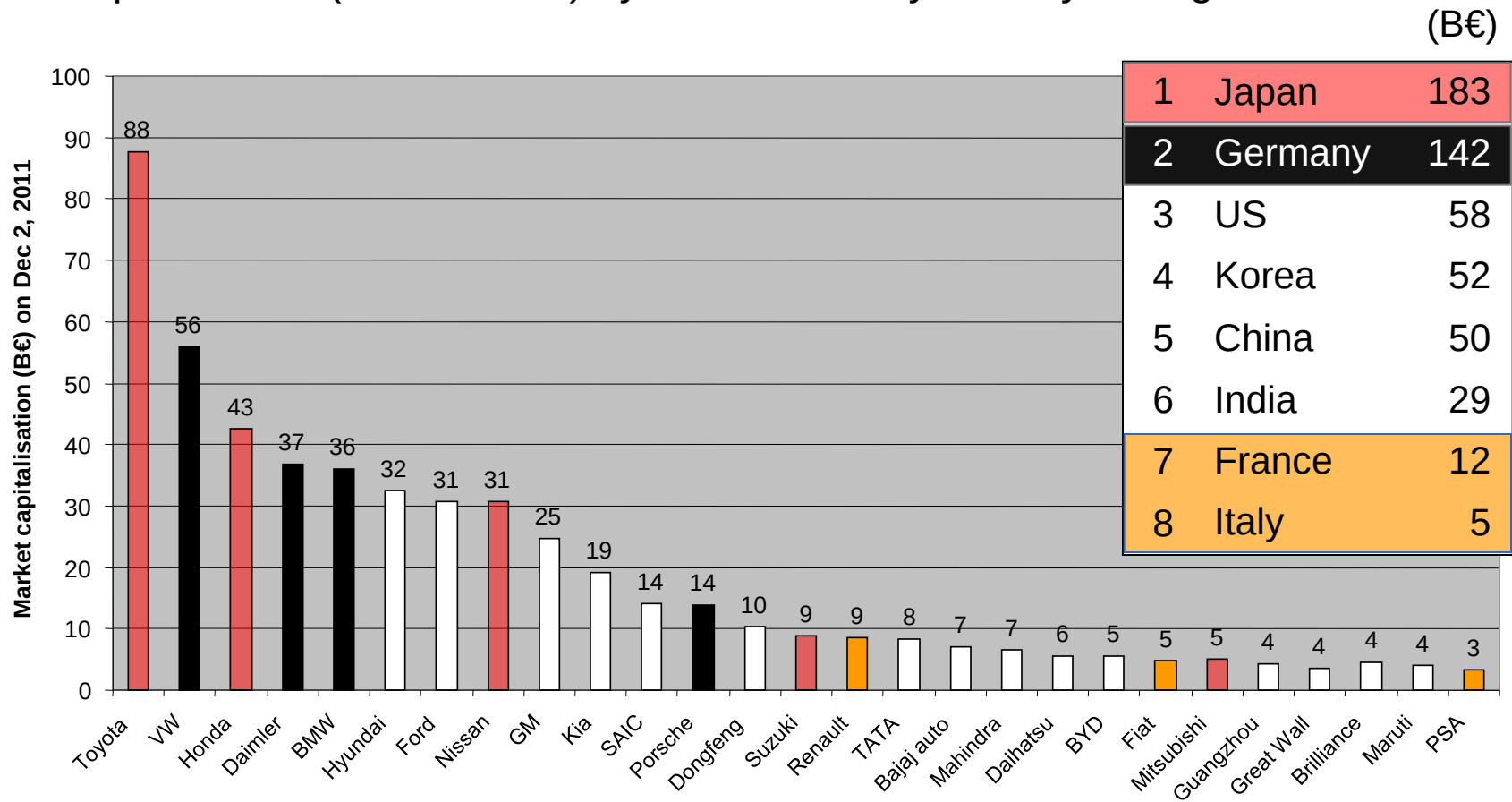
...fabriquée à Flins vs Bursa, vendue en France, est d'environ 700 euros à taux d'occupation équivalent.

Coûts total (€/véhi) d'une Clio 3 produite en 3 équipes, vendue en France



La valeur en bourse des constructeurs...

Market capitalisation (Dec 2, 2011) by carmaker & by country of origin



source Bloomberg Dec2,2011

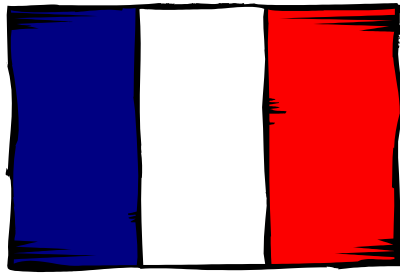
La stratégie de RENAULT

1. Garder en France les productions à forte valeur ajoutée: le haut de gamme, le véhicule utilitaire, le véhicule électrique et adapter les capacités de production
2. Utiliser la gamme développée sur la plateforme de Logan à la fois pour Dacia en Europe et pour l'international
3. Utiliser la Roumanie, la Slovénie, la Turquie et le Maroc
4. Utiliser l'Alliance avec Nissan et le partenariat stratégique avec Daimler pour réduire les coûts fixes tout en étant parmi les trois premiers sur les technologies critiques
5. Devenir leader en CO2 et pionnier du véhicule électrique
6. Mieux utiliser le système français de support à l'innovation: le CEA, MOVEO, le Grand Emprunt
7. Mieux coopérer dans la filière automobile: Cf. le GIFAS, le VDA

Logan: bilan positif pour l'économie française

(Données pour Logan et Sandero en 2010, source RENAULT)

Bilan: ~ 300 M€



225/285 M€

Profits et impôts

450 M€



515 M€ dont..

285 M€ production et logistique

125 M€ ingénierie

105 M€ marketing et autres

La stratégie de RENAULT

1. Garder en France les productions à forte valeur ajoutée: le haut de gamme, le véhicule utilitaire, le véhicule électrique et adapter les capacités de production
2. Utiliser la gamme développée sur la plateforme de Logan à la fois pour Dacia en Europe et pour l'international
3. Utiliser la Roumanie, la Slovénie, la Turquie et le Maroc
4. Utiliser l'Alliance avec Nissan et le partenariat stratégique avec Daimler pour réduire les coûts fixes tout en étant parmi les trois premiers sur les technologies critiques
5. Devenir leader en CO2 et pionnier du véhicule électrique
6. Mieux utiliser le système français de support à l'innovation: le CEA, MOVEO, le Grand Emprunt
7. Mieux coopérer dans la filière automobile: Cf. le GIFAS, le VDA











La stratégie de RENAULT

1. Garder en France les productions à forte valeur ajoutée: le haut de gamme, le véhicule utilitaire, le véhicule électrique et adapter les capacités de production
2. Utiliser la gamme développée sur la plateforme de Logan à la fois pour Dacia en Europe et pour l'international
3. Utiliser la Roumanie, la Slovénie, la Turquie et le Maroc
4. Utiliser l'Alliance avec Nissan et le partenariat stratégique avec Daimler pour réduire les coûts fixes tout en étant parmi les trois premiers sur les technologies critiques
5. Devenir leader en CO2 et pionnier du véhicule électrique
6. Mieux utiliser le système français de support à l'innovation: le CEA, MOVEO, le Grand Emprunt
7. Mieux coopérer dans la filière automobile: Cf. le GIFAS, le VDA

Quel avenir pour l'industrie française?

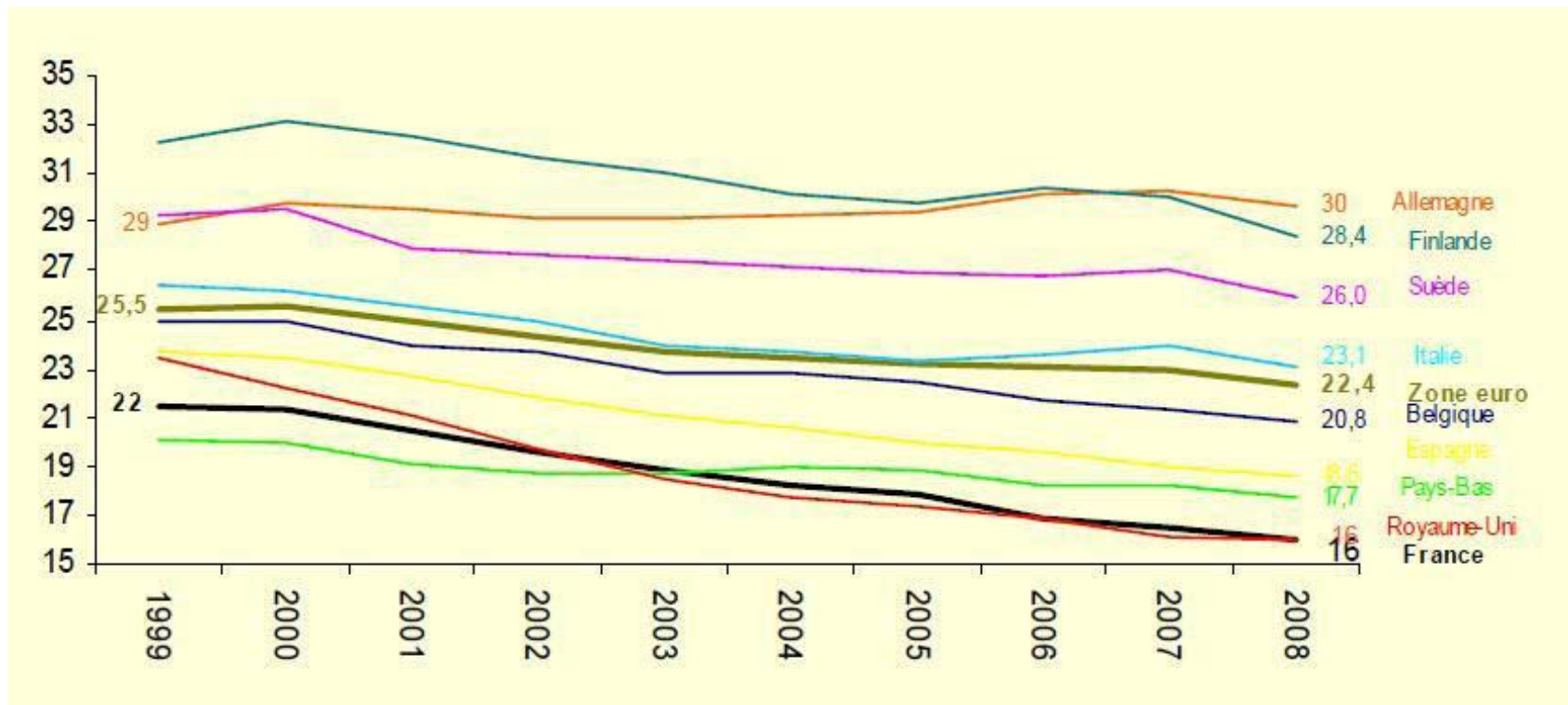
Un constat clair et alarmant..

1. La part de l'industrie dans la valeur ajoutée marchande en France est maintenant l'une des pires en Europe: France = UK (16%) << Europe (22,4%) << Allemagne (30%). La dégradation s'est faite depuis mi'90-2000.
2. L'industrie française perd des parts de marché dans les exportations mondiales beaucoup plus vite que l'Europe
3. La marge brute des entreprises industrielles a brutalement baissé en France / Allemagne
4. L'évolution du coût du travail a divergé (France-Allemagne) et les taxes sur le travail comptent pour la moitié. La France est maintenant le pays qui fait payer le plus de taxes sur le travail en Europe.
5. L'industrie allemande a mieux délocalisé la fabrication de ses composants de base
6. L'effort de R&D diverge en France /Allemagne

La part de l'industrie dans la v.a. en France

Part de l'industrie manufacturière dans la valeur ajoutée marchande (% , valeur)

Source : Eurostat (Comptes Nationaux) Extrait du rapport final des Etats Généraux de l'Industrie en France. 1er février 2010



Compétitivité (1)

Parts de marché des exportations françaises et allemandes dans les exportations de la zone euro

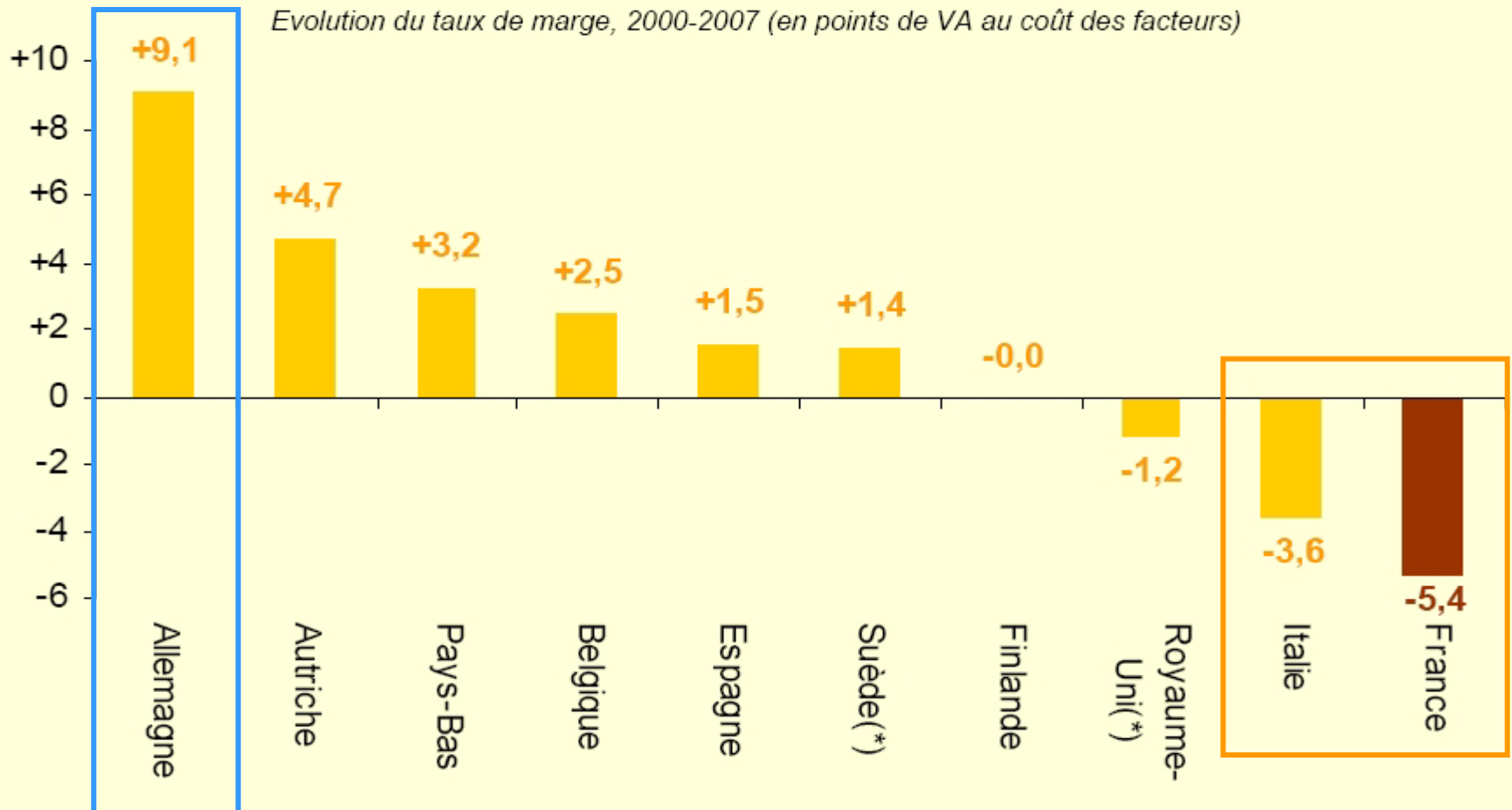
	France			Allemagne		
En pourcentage	1999	2008	Variation	1999	2008	Variation
Agroalimentaire	22,2	18,1	-4,1	16,1	19,2	3,2
Textile	13,1	12,9	-0,1	19,1	20,0	0,9
Bois papiers	13,4	11,8	-1,6	25,7	31,7	6,1
Chimique	17,6	14,4	-3,2	29,6	29,4	-0,1
Sidérurgique	18,3	13,5	-4,7	28,3	27,0	-1,4
Non ferreux	14,7	11,1	-3,7	34,3	35,0	0,7
Mécanique	18,7	15,9	-2,8	37,7	39,1	1,3
Véhicules	16,7	12,8	-3,8	41,1	46,8	5,7
Electrique	16,3	13,4	-2,9	37,9	42,3	4,4
Electronique	17,0	11,4	-5,6	28,4	35,4	7,0
Total	16,9	13,5	-3,4	30,7	33,0	2,3

Source : Base de données Chelem, Cepii

La baisse de la compétitivité (2)

Source: Rapport des Etats Généraux de l'Industrie (2010)

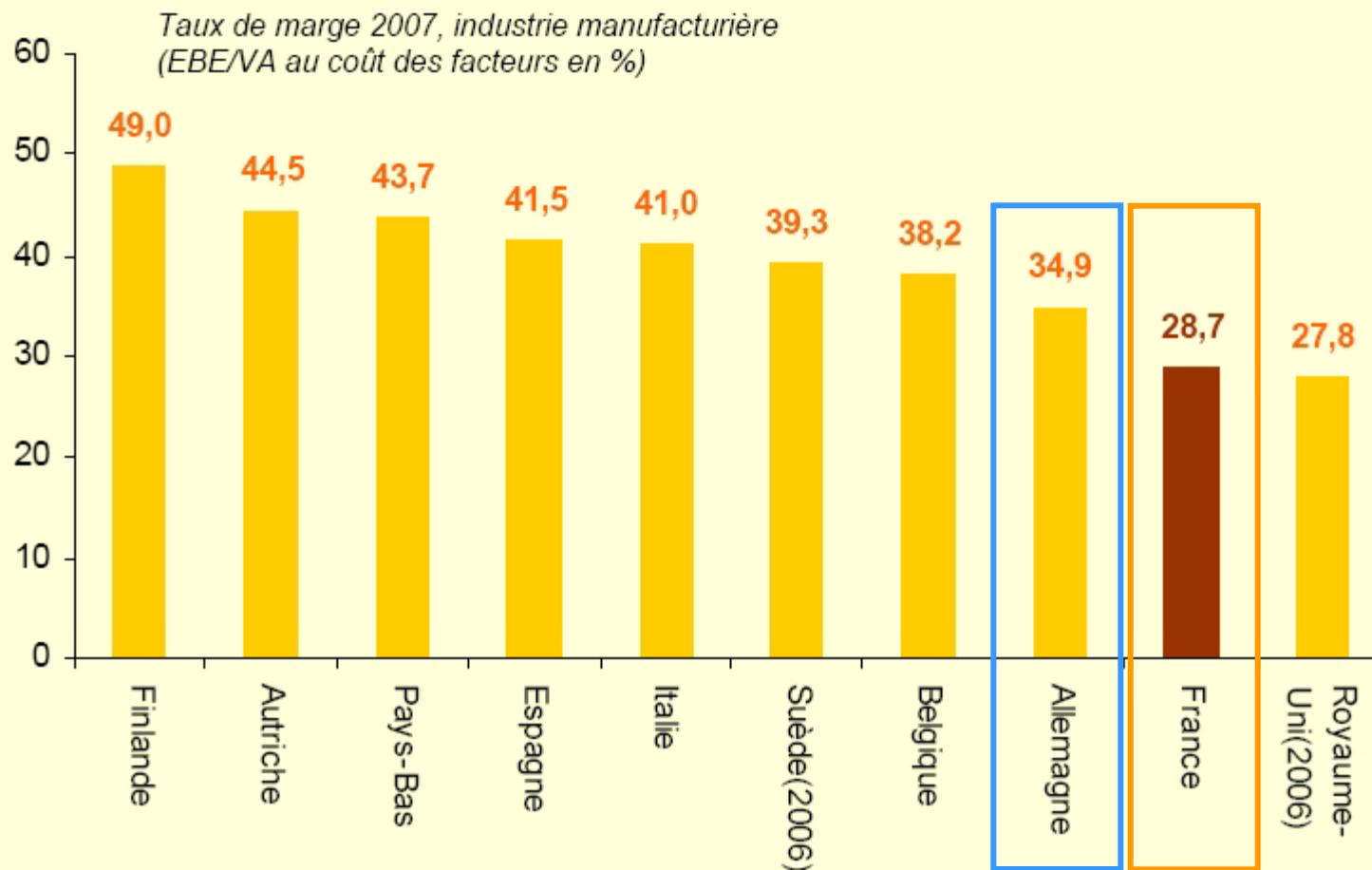
UNE CONTRACTION DES MARGES DEPUIS 2000 À CONTRE-COURANT DU REDRESSEMENT DANS NOMBRE DE PAYS VOISINS



La baisse de la compétitivité (2)

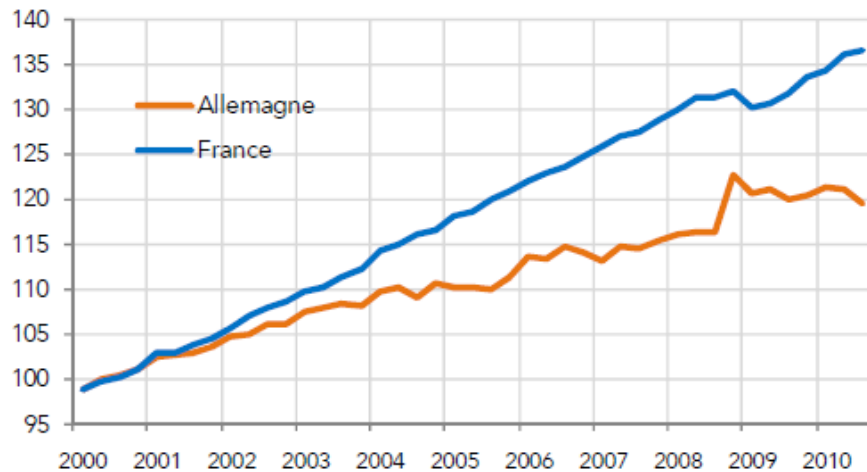
Source: Rapport des Etats Généraux de l'Industrie (2010)

UN TAUX DE MARGE PLUS FAIBLE QUE CELUI DES INDUSTRIES CONCURRENTES

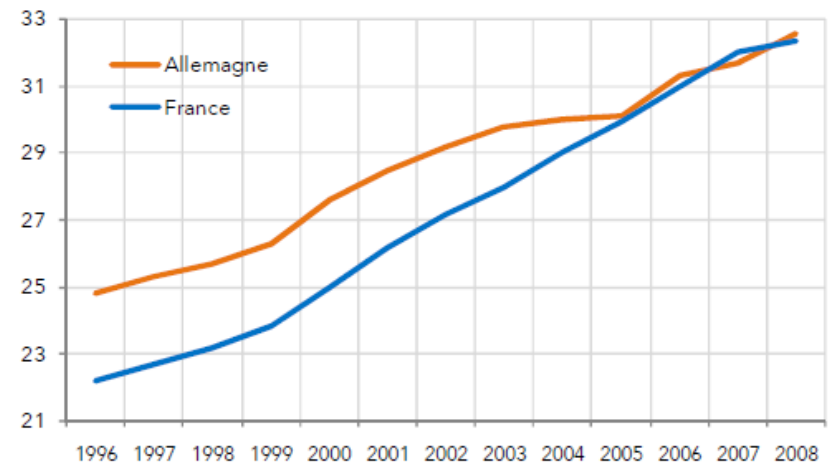


France-Allemagne: l'évolution du coût du travail a divergé

Indices du coût de la main d'œuvre dans l'industrie manufacturière en France et en Allemagne (base 100 en 2000)



Evolution du coût horaire de la main d'œuvre dans l'industrie manufacturière

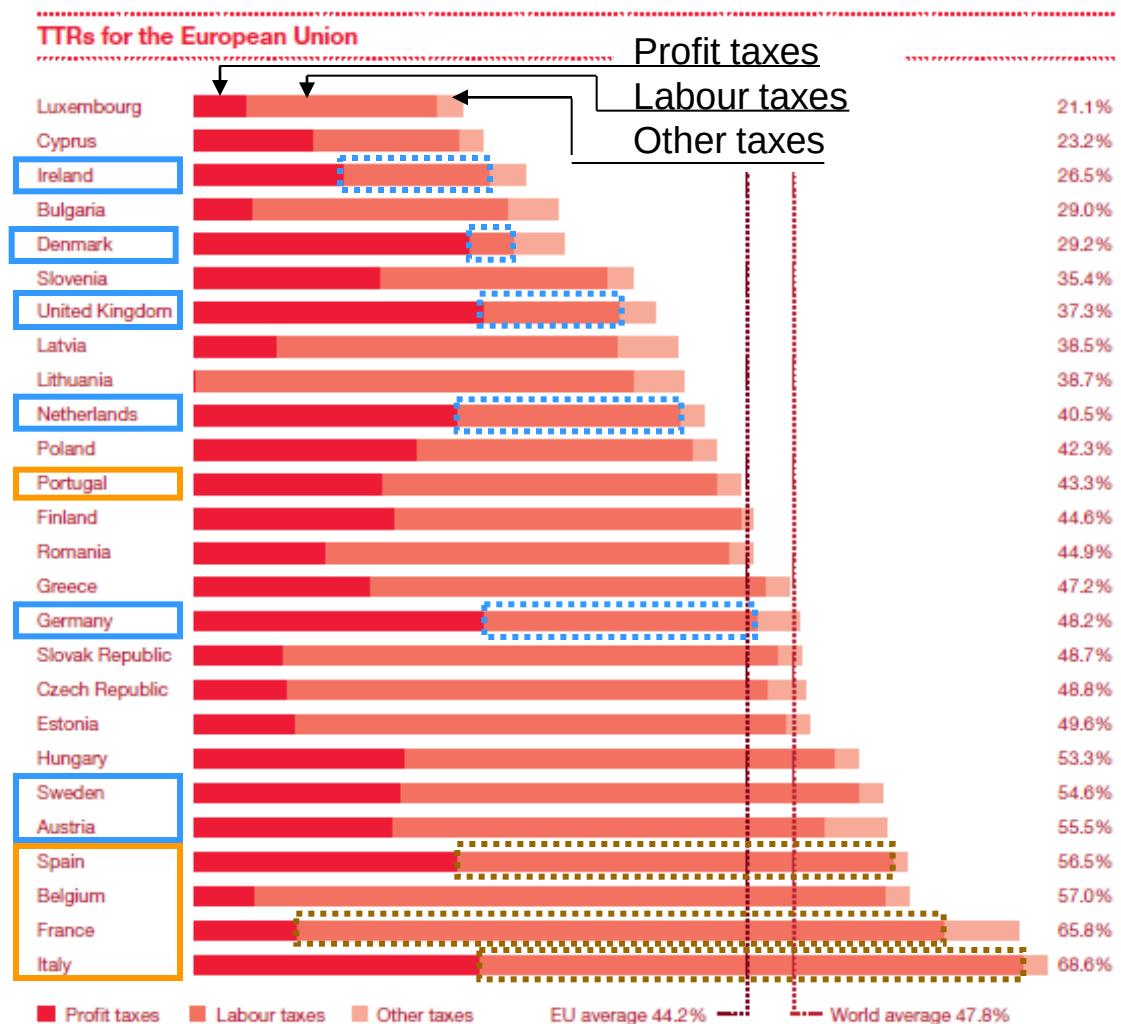


Source : Enquêtes annuelles d'entreprises (SBS), Eurostat

Les taxes qui pèsent sur le travail en Europe

Total Tax ratio for a company In European Union

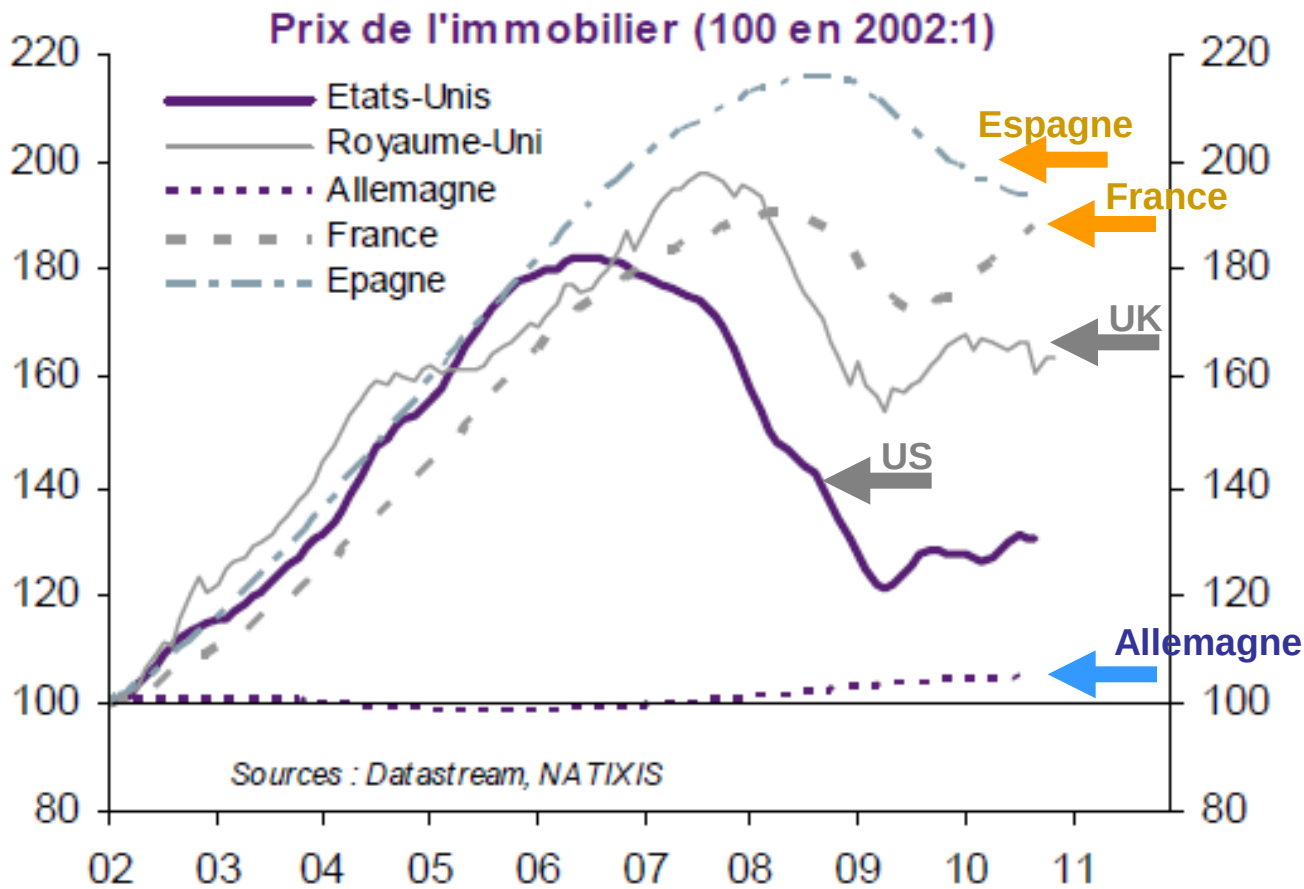
Source: Paying Taxes 2011,
the global picture. World
Bank, IFC & PWC



Note: The chart shows the TTRs for economies in the European Union split by type of tax compared to the EU and the world average

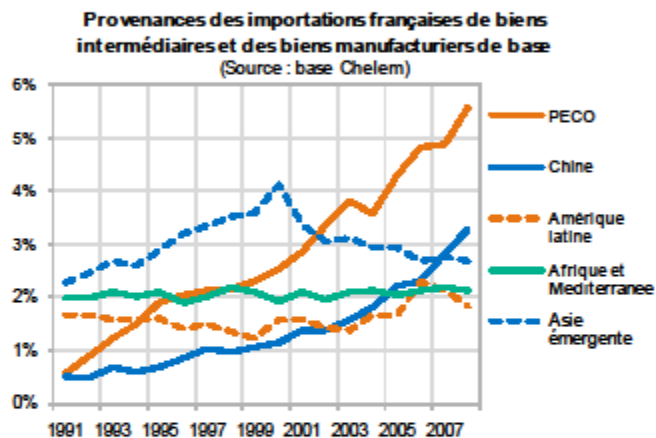
Source: PwC analysis

Un déterminant important du coût du travail...

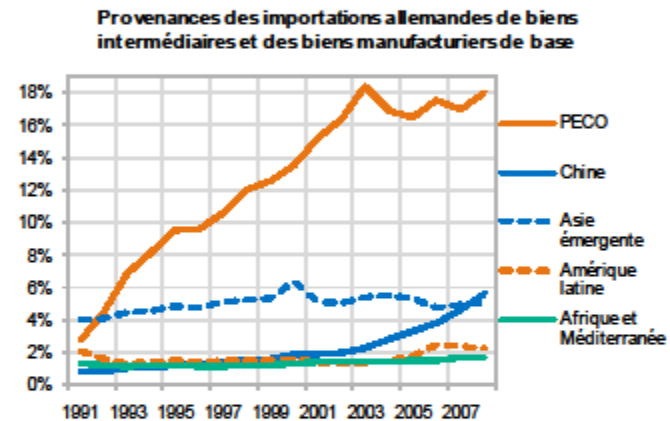


France-Allemagne: les délocalisations

Une stratégie de relocalisation des approvisionnements en provenance de zones à plus faible coût plus marquée en Allemagne qu'en France.



Source : Chelem (CEPII), calculs Coe-Rexecode

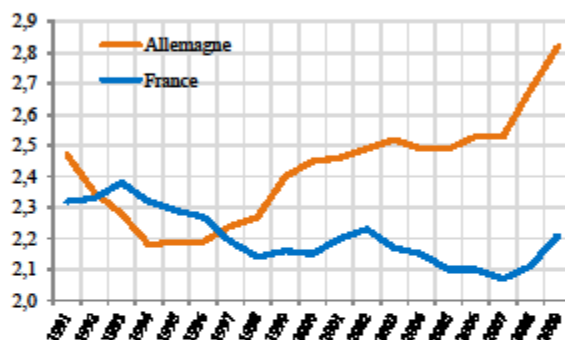


Accroissement du poids des importations de biens intermédiaires dans les achats de ce type de biens et augmentation de la part en provenance de pays à faible coût salarial relatif.

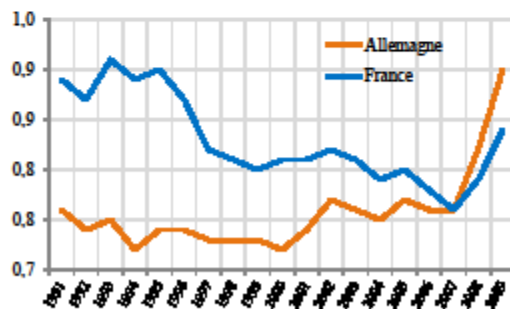
France / Allemagne l'effort de R&D diverge

Une divergence d'évolution de l'effort de recherche et développement

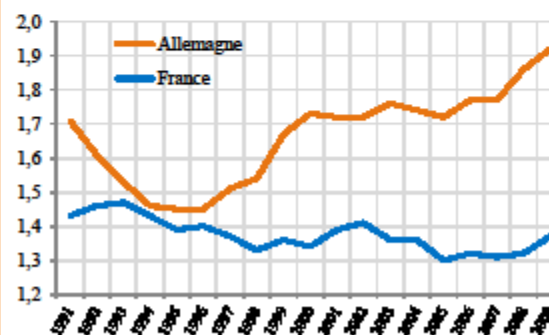
Dépenses de recherche et développement de l'ensemble des secteurs (en pourcentage du PIB)



Dépenses de recherche et développement du secteur public (en pourcentage du PIB)



Dépenses de recherche et développement des entreprises (en pourcentage du PIB)



Que (pourrait-on) faire?

1. Mettre, avec cohérence, l'industrie au cœur de l'action du gouvernement
2. Réduire les taxes qui pèsent sur le travail
3. Innover et prendre de l'avance avec des grands projets fédérateurs (la croissance verte etc..)
4. Continuer d'améliorer l'éco-système autour de l'innovation
5. Mieux coopérer dans les filières
6. Accompagner la consolidation des sous-filières
7. Accompagner le dévt dans les pays à faible coût de main d'oeuvre (Europe de l'Est, Turquie, Afrique du Nord etc..)
8. Pousser à une évolution positive de l'ensemble de l'écosystème industriel (prix de l'immobilier, formation...)
9. Faire appliquer les règles CO2, REACH aux importations de l'Europe. Ne pas laisser monter l'€.

Les taxes sur le CO2 émis par les automobiles

Source: RENAULT-NISSAN

