

La filière automobile française en Europe A l'Est, du nouveau

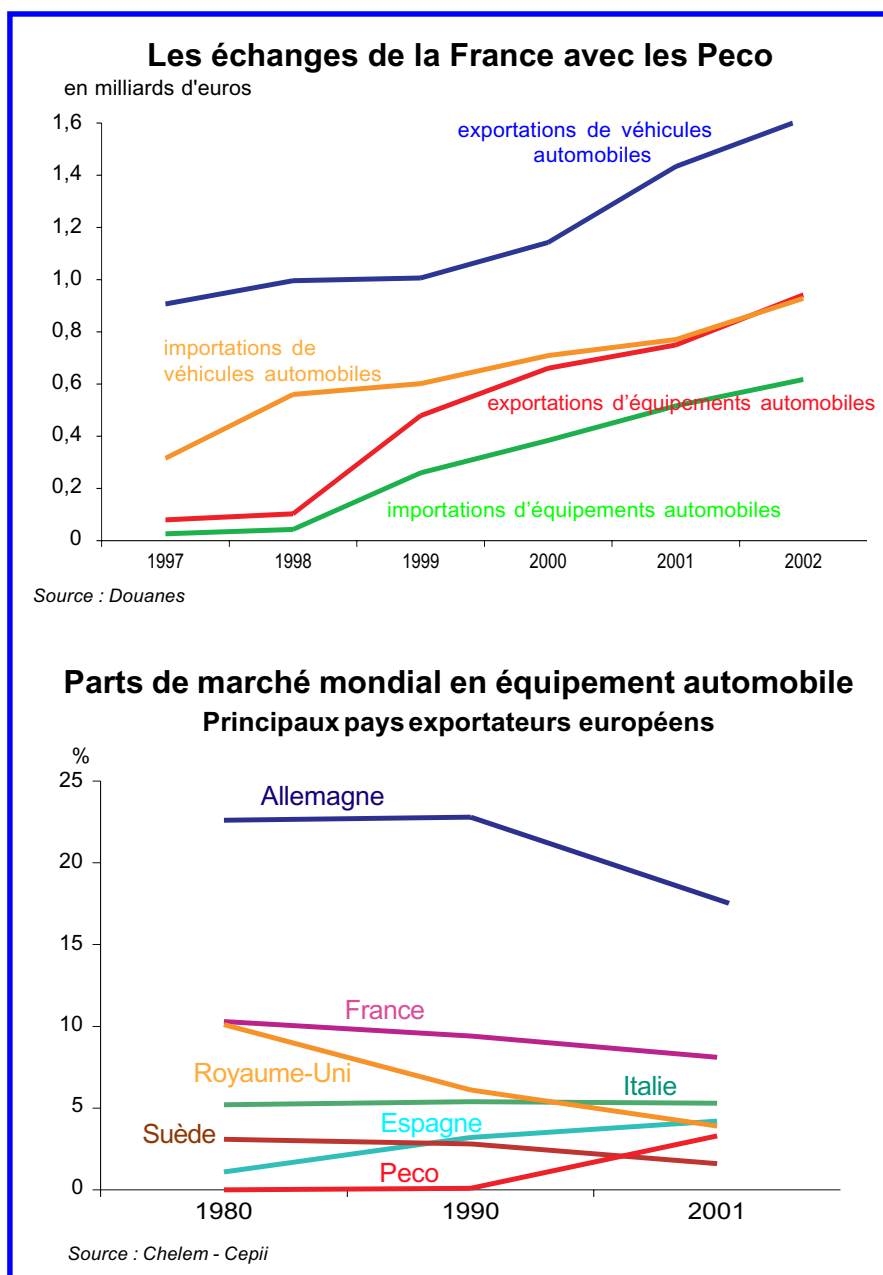
Les constructeurs français sont très actifs sur le marché de l'automobile des pays d'Europe centrale et orientale (Peco)¹. Ils y ont accru leur présence au cours des cinq dernières années. Dans ces pays, le marché automobile est en forte croissance et les conditions économiques particulièrement attractives. Les constructeurs produisent des véhicules d'entrée de gamme pour répondre à la demande de ces nouveaux marchés, mais aussi de l'ensemble du marché européen. Dans le sillage des constructeurs, les équipementiers se sont implantés dans les Peco. Dans ses échanges avec ces pays, l'Union européenne à 15 est très largement déficitaire pour l'ensemble des produits de l'automobile. La France, en revanche, dégagne un excédent commercial. Ses échanges avec les Peco ont bénéficié des perspectives d'élargissement de l'Union.

« Le groupe Peugeot-Citroën crée deux sites de production, l'un en République tchèque, en partenariat avec Toyota, l'autre en Slovaquie ». Cette annonce récente fait suite à une série d'implantations des constructeurs et équipementiers français dans les pays d'Europe centrale et orientale. Depuis le début des années quatre-vingt-dix, ces pays sont de plus en plus prisés par les investisseurs français, notamment dans la filière automobile (encadré 1).

■ Cap à l'Est

Les constructeurs français sont très actifs sur le marché automobile des pays de l'Est. Ils prévoient ou mettent en place des

¹ Hongrie, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Slovaquie, Lettonie, Lituanie, Estonie, Roumanie, Bulgarie



investissements importants, essentiellement de type « greenfield », c'est-à-dire des créations *ex nihilo*. Plus rarement, comme Renault qui a repris le constructeur roumain Dacia, ils investissent par croissance externe. A partir de 2006, la capacité de production des

constructeurs français dans les Peco pourrait dépasser 800 000 unités, soit 30 % de la production de cette zone. Les constructeurs français produiraient alors 55 % des véhicules particuliers en France, 10 % dans les Peco, et 35 % dans les autres pays.

Mais les équipementiers ne sont pas en reste. Comme ils sont aussi très souvent fournisseurs de constructeurs allemands qui sont très présents dans les Peco, ils y ont implanté 24 usines dans la première moitié des années quatre-vingt-dix. Pneumatiques, vitrage automobile, plasturgie automobile, services industriels du travail des métaux, les autres fournisseurs de la chaîne de l'équipement automobile ont également accompagné le mouvement.

Au cours des cinq dernières années, les entreprises françaises de la chaîne de l'équipement automobile ont encore accru leur présence dans ces pays, particulièrement en Pologne et en République tchèque. Ces deux pays accueillent désormais les deux tiers des implantations françaises dans les Peco. Ainsi, au début des années 2000, Valeo, le premier groupe équipementier français, a investi 100 millions d'euros en Pologne, où il emploie 1 800 salariés.

Début 2003, les équipementiers et les fournisseurs français employaient près de 20 000 salariés dans 65 unités implantées dans les Peco. C'est nettement plus qu'en Argentine et au Brésil, pays où les constructeurs automobiles français sont pourtant très présents.

Les grands groupes de plus de 2 000 salariés concentrent les trois quarts des effectifs. La présence d'entreprises appartenant à des groupes de moins de 500 salariés reste modeste : une quinzaine de sites emploient en moyenne 50 salariés.

Un marché automobile à fort potentiel

En 2002, 870 000 véhicules particuliers ont été immatriculés dans les Peco. En 2010, la demande de véhicules neufs devrait avoir triplé. Les immatriculations représenteraient alors 15 % des immatriculations de l'Union européenne à 15. Actuellement, leur parc automobile est composé de 25 millions de voitures, soit 10 % du parc automobile de toute l'Europe.

Ce parc automobile est assez ancien : les véhicules ont, en moyenne 13 ans d'âge, contre 7 ans en moyenne dans l'Union européenne. Le nombre de véhicules par habitant augmente fortement : 160 véhicules pour 1 000 habitants en Pologne en 1990, 318 en 2000. Ces « taux de motorisation » sont encore très éloignés de ceux de l'Union européenne (534 véhicules pour 1 000 habitants), mais l'écart se comble progressivement.

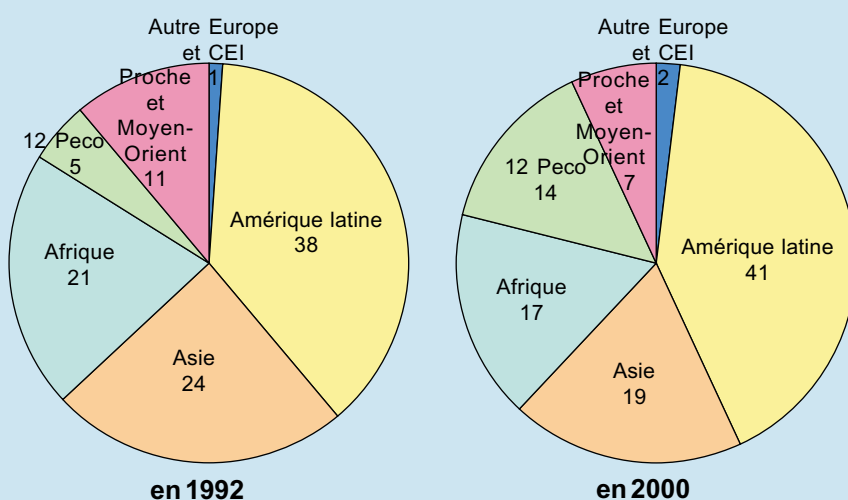
Si Volkswagen reste le principal opérateur sur ce marché, Renault et Peugeot-Citroën occupent désormais les deuxième et troisième positions dans cette région. En 2001, la part de marché de ces deux groupes dépasse 25 % dans les Peco, une part de marché équivalente à celle de ces constructeurs français dans l'Union européenne.

1 - Les investissements directs français dans les Peco en forte hausse

La France est, avec l'Allemagne et les Etats-Unis, un des principaux pays investisseurs dans les Peco. Tous secteurs d'activité confondus, le stock d'investissements directs étrangers français dans les Peco atteignait 6,2 milliards d'euros fin 2000, soit 1,8 % du PIB de la zone. C'est déjà le tiers du stock d'investissements directs étrangers qu'accueille l'Amérique latine, soit 1 % de son PIB. Une fois exclus l'Amérique du Nord, le Japon et l'Union européenne, les Peco ne sont que la quatrième zone d'accueil des investissements directs étrangers français, après l'Amérique latine, l'Asie et l'Afrique. Cependant, l'Europe centrale est la zone où la croissance de ces investissements a été la plus forte entre 1992 et 2000 : le stock de ces investissements français y a été multiplié par 13.

Dans le seul secteur de la construction automobile, le stock d'investissements directs français dans les Peco s'élevait à 140 millions d'euros fin 2000, soit seulement 2 % du stock d'investissements dans les Peco. Les secteurs industriels où les entreprises françaises ont le plus investi dans les Peco sont l'industrie chimique (5,7 % du stock total), l'industrie du bois, papier, édition (3,5 %) et les industries agricoles et alimentaires (3,3 %). Dans ces pays, les investissements directs français sont désormais majoritairement tournés vers les services : ils représentent les trois quarts du stock.

Les stocks d'investissements directs français à l'étranger



Les stocks d'investissement direct étranger (IDE) sont élaborés par la Banque de France selon les recommandations du FMI. Ils permettent de mesurer le stock de capital détenu par les entreprises résidentes en France dans des entreprises implantées à l'étranger

Champ : marché mondial, à l'exception de l'Amérique du Nord, du Japon, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de l'Union économique européenne.

Source : Banque de France

Pour répondre à la demande du marché, les constructeurs automobiles privilégient les véhicules d'entrée de gamme destinés à servir le marché local. Depuis 1998, Renault produit la Clio 2 en Slovaquie. Ce constructeur prépare pour 2004, en Roumanie, la X 90, une Dacia qui sera vendue à partir de 5 000 euros. Peugeot-Citroën et Toyota s'implantent également avec des voitures d'entrée de gamme à prix attractifs (*encadré 2*). Ces véhicules ne seront pas seulement vendus sur le marché des Peco. La majorité d'entre eux seront commercialisés dans toute l'Europe et au-delà.

Des conditions économiques attractives

Les Peco bénéficient d'un environnement économique favorable. Leurs marchés sont en pleine croissance, avec une industrie à forte tradition mécanique. La main-d'œuvre est qualifiée et les

infrastructures sont d'un bon niveau. Il arrive même que des Etats construisent des routes et des autoroutes pour attirer les constructeurs. Les coûts salariaux sont beaucoup plus faibles que dans l'Union européenne : ils sont en moyenne quatre fois moins élevés qu'en France, même s'ils sont en partie compensés par des coûts de formation plus importants. Bien que qualifiée, la main-d'œuvre locale ne se situe pas toujours au niveau des standards de l'Europe de l'Ouest. Entre les entreprises, la concurrence sur la main-d'œuvre la plus qualifiée est vive. Cela pousse les salaires à la hausse, engendre une forte volatilité de la main-d'œuvre et accroît les coûts de formation.

Les constructeurs automobiles ont bénéficié d'allègements fiscaux accordés par les Etats. Dans le cadre des négociations d'adhésion à l'Union européenne, certaines de ces mesures ont été supprimées car elles entraînaient une distorsion de concurrence. Toutefois, une période transitoire a été

aménagée. Ainsi en est-il pour les Zones économiques spéciales en Pologne où les exemptions de l'impôt sur les sociétés (IS) seront maintenues pour les PME de moins de 250 salariés jusqu'en 2010 ou 2011.

Les Peco sont situés à proximité d'autres marchés hors de l'Union européenne, notamment la Turquie, qui achète 20 % de la production automobile des Peco. Dans ce pays, Renault occupe déjà une position dominante (50 % de la production de voitures particulières).

S'implanter à l'est de l'Europe, c'est aussi pour certaines entreprises de la filière une première expérience internationale, qui pourrait se poursuivre avec l'ouverture d'un marché en devenir, celui de la Russie (en 2002, ce pays a produit 1,2 million de véhicules).

■ Les équipementiers accompagnent les constructeurs

Les équipementiers se sont implantés dans les Peco avec les constructeurs automobiles. Ces derniers y ont installé d'importantes unités d'assemblage de véhicules et ils demandent à leurs fournisseurs, choisis au niveau mondial, de s'implanter à proximité. Pour les équipements préassemblés, la production en flux tendus impose cette proximité géographique.

Cependant, cette implantation ne se fait pas toujours à la demande des constructeurs. Les équipementiers cherchent, pour eux-mêmes, à élargir leur portefeuille de clients. La création de ces nouvelles entreprises à l'est de l'Europe accroît la compétitivité des équipementiers. S'implanter dans les Peco les rapproche d'un marché en pleine croissance. On estime que, avant 2010, 15 à 20 % des équipements produits en Europe auront pour origine des pays de l'Est.

Suite à la reprise par Volkswagen du constructeur tchèque Skoda, de nombreux équipementiers, notamment allemands et américains, se sont installés pour approvisionner cette usine. Au départ, ils ont pris le contrôle de fournisseurs locaux spécialisés et de bon niveau. Ils ont ensuite créé de nouvelles usines. Grâce à des coûts de production compétitifs, ils ont pu exporter en Allemagne, mais aussi dans le reste du monde.

En République tchèque, l'industrie équipementière a réalisé un chiffre d'affaires de 5,6 milliards d'euros en 2000. Elle est composée de 250 équipementiers de rang 1 et 2, dont plus de la moitié sont des filiales de groupes étrangers. Plus de 70 % des composants automobiles produits dans ce pays sont exportés. Traditionnellement tournée vers la sous-traitance automobile (mécanique et fonderie), la Slovaquie s'est orientée vers la production d'équipements, tels les faisceaux électriques ou les boîtes de vitesse. La majorité des équipements produits dans ce pays sont destinés aux constructeurs allemands.

Fiat et Général Motors se sont

2 - La production automobile dans les Peco : des véhicules de gamme inférieure ou moyenne

Dans les Peco, la production est majoritairement une production de véhicules de gamme inférieure et moyenne. Les Peco ont produit en 2002 près de 1,3 million de véhicules, soit 8 % de l'ensemble de la production de l'Union européenne élargie. La République tchèque est devenue le premier producteur. La République tchèque, la Slovaquie et la Hongrie, réalisent 60 % de la production automobile des Peco. La part de marché de ces trois pays devrait se renforcer avec la réalisation de nouveaux investissements.

Pour l'ensemble des Peco, les prévisions de production pour 2010 tablent sur 2,8 millions de véhicules particuliers, une production supérieure à celle prévue pour l'Espagne. Le groupe allemand Volkswagen est le premier investisseur dans cette région. Certains pays comme la Pologne et la Hongrie sont spécialisés dans l'assemblage des moteurs. Cette activité, entre les mains de trois constructeurs, produit trois millions de moteurs, dont la plupart sont destinés à l'exportation.

implantés en Pologne, drainant les investissements d'équipementiers et de fournisseurs étrangers. Plus de la moitié des 100 premiers équipementiers mondiaux y sont implantés, avec une forte présence d'équipementiers américains.

A la fin des années 1990, des équipementiers japonais se sont implantés dans la chaîne de l'équipement automobile. Ils sont très présents en République tchèque. Ils ont aussi investi en Hongrie, près de l'usine du constructeur Suzuki, et en Pologne dans des unités de production dont certaines approvisionnent l'usine du constructeur Toyota en France. C'est à cette période que les grands équipementiers mondiaux avaient engagé des adaptations structurelles de certains sites dans l'Union européenne.

■ L'élargissement stimule les échanges

Dans ses échanges avec les Peco, l'Union européenne est ainsi très largement déficitaire pour l'ensemble des produits de l'automobile : véhicules et équipements. Le déficit s'élève à 6 milliards d'euros en 2001, une situation comparable à celle des Etats-Unis par rapport au Mexique, où le déficit atteint 8,2 milliards de dollars en 2002.

Cependant, contrairement à d'autres pays européens, la France dégage un excédent commercial avec les Peco dans ses échanges de véhicules et de produits automobiles : cet excédent a été multiplié par huit entre 1995 et 2002, et il atteint désormais 1,2 milliard

d'euros. Les échanges entre la France et les Peco ont, en fait, bénéficié des perspectives d'élargissement de l'Union européenne. Depuis 1995, les exportations françaises de l'industrie automobile vers les Peco ont progressé en moyenne de 16 % par an, les importations augmentant de 14 % par an. Si la part des Peco reste encore modeste dans nos échanges totaux d'automobiles, elle est en forte hausse : 6 % en 2002, contre seulement 2 % en 1995.

Le bénéfice a été également net pour les seuls équipements automobiles, avec des exportations vers les Peco qui ont fortement progressé depuis 1997. Elles atteignent 1,6 milliard d'euros en 2002, soit 5,5 % des exportations françaises de ces produits. Ces pays constituent désormais la deuxième zone d'exportation et la troisième zone d'importation d'équipements automobiles.

Pour les équipements automobiles, la balance commerciale française est excédentaire avec les Peco, à l'exception de la Pologne et de la République tchèque, deux pays où sont implantés de nombreux équipementiers français. Les groupes industriels ont organisé leur production à l'échelle de l'Europe élargie, en renforçant les échanges réalisés entre leurs filiales implantées dans différents pays (*encadré 3*).

■ L'implantation à l'Est reflète le dynamisme de l'industrie automobile française

L'implantation des entreprises de l'automobile à l'Est constitue-t-elle une

3 - Les échanges des groupes industriels entre la France et les Peco

D'après l'enquête « Échanges industriels intragroupe », les véhicules et équipements automobiles représentaient en 1999 plus de 30 % de l'ensemble des exportations vers les Peco des groupes industriels installés en France, mais seulement 15 % de leurs importations. En 1999, les échanges avec les Peco représentaient 3 % de l'ensemble des échanges de l'équipement automobile. Les groupes industriels internationaux français en réalisaient les trois quarts, les constructeurs deux fois plus que les équipementiers.

Pour les seuls équipements automobiles, 66 % des exportations et 46 % des importations vers cette région étaient des échanges intragroupe, c'est-à-dire des échanges entre entreprises appartenant au même groupe industriel.

La production de véhicules particuliers dans les Peco

Producteur	Pays	Modèles	Niveau de la production en 2001	Augmentation de la production de 2001 à 2006
Renault	Slovénie	Clio	110 000	+150 000
Susuki	Hongrie	Swift (Ignis en 2003)	85 000	-
Audi	Hongrie	TT/A3	55 000	-
Skoda	Rép. tchèque	Fabia, Félicia, Otavia	430 000	-
Skoda	Rép. tchèque	Superb	20 000	-
Peugeot/Toyota	Rép. tchèque		-	+300 000
Peugeot	Slovaquie	Projet	-	+300 000
VW	Slovaquie	Polo, Bora, Golf	180 000	+360 000
Renaut/Dacia	Roumanie	Nova	50 000	+200 000
Daewoo	Roumanie		15 000	-
Daewoo	Pologne	Matiz	55 000	-
Daewoo	Pologne	Mise en faillite 10/2001	-	-
Opel (GM) + Susuki	Pologne	Astra, Agila (véhicules utilitaires)	80 000	-
Fiat	Pologne	Seicento (exclusif EU), Uno, Panda	200 000	-
VW	Pologne	Véhicules utilitaires	35 000	+110 000
TOTAL			1 315 000	+ 1 420 000

Source : Missions économiques de la Direction des relations économiques extérieures (DREE)

menace potentielle pour le tissu industriel français ? Rien n'est moins sûr. En effet, la production de voitures particulières a augmenté d'un million d'unités entre 1997 et 2002, période où les implantations d'équipementiers dans les Peco s'intensifiaient.

L'élargissement vers les Peco peut être comparé à l'entrée de l'Espagne dans l'Union européenne. Les constructeurs français et les acteurs de la chaîne de l'équipement automobile ont en effet investi fortement dans ce pays. En 2001, les constructeurs français réalisaient plus du tiers de la production automobile espagnole. Pourtant, la balance commerciale reste excédentaire avec ce pays, qui est devenu notre premier pays client pour les exportations de voitures et d'équipements automobiles.

Dans le secteur de l'équipement automobile, les parts de marché à l'exportation diminuent. Deux raisons principales à cette évolution qui pourrait s'avérer, à terme, préoccupante : d'une part, les entreprises implantées à l'étranger accroissent leurs efforts d'investissement, d'autre part nos principaux pays clients diversifient leurs sources d'approvisionnement. C'est le cas des constructeurs allemands.

Le territoire national reste cependant attractif pour les groupes étrangers, mais il s'agit plutôt de rachats dans la phase actuelle que d'implantations nouvelles. Ils acquièrent, par exemple, des activités d'équipement appartenant à des constructeurs ou ils rachètent certains fournisseurs automobiles. Ainsi, en est-il de certaines entreprises du décolletage et de la plasturgie.

■ **Pascal BROCARD (Sessi),
Corinne DARMAILLACQ
(Dree)**

4 - L'enquête filiales des Missions économiques de la DREE

L'enquête filiales est réalisée chaque année par les Missions économiques de la Direction des relations économiques extérieures. Elle recense les entités dont le capital est détenu à hauteur de 10 % et plus par une maison mère française, ainsi que les bureaux de représentation, les établissements et succursales d'entreprises françaises. Elle permet de connaître les caractéristiques individuelles de ces entreprises : secteur principal d'activité, effectif salarié, lieu et date d'implantation... Bien que non exhaustive, cette enquête permet de dégager les caractéristiques générales de l'implantation française à l'étranger.

A lire

- *La chaîne de l'équipement automobile, chiffres clés Analyse*, Sessi, 2003
- *Elargissement de l'Union européenne, quelles opportunités pour les entreprises industrielles ? Rapport Digitip 2003*
- *Le renouveau de l'industrie automobile dans les Peco, réseau élargissement de la Dree, octobre 2002*
- « *Potentiels de localisation des multinationales dans les Peco* », *Revue Elargissement Stratégies*, réseau d'élargissement de la Dree, n° 35, juillet 2003



Directeur de la publication
Yves Robin
Rédacteur en chef
Gilles Rotman
Secrétaire de rédaction
Alain Bentolila
Composition par P A O
Brigitte Baroin
Abonnement : 38 €
(12 n° au minimum) - par fax au 01 43 19 41 73
SESSI, service de la Direction générale
de l'industrie, des technologies
de l'information et des postes (DIGITIP)
<http://www.industrie.gouv.fr/accueil.htm>
N° ISSN : 1241-1515