



LETTRES D'EUROPE & ENTREPRISES

octobre 2009, n° 49

« LE SECTEUR AUTOMOBILE FACE A LA CRISE : IMPACTS ET DEFIS FUTURS »

EN EUROPE ET DANS LE MONDE

Conférence Europe & Entreprises, p. 2

IL DEVIENT VITAL DE SAUVEGARDER L'APPROCHE COMMUNAUTAIRE !

Bruno VEVER, Secrétaire Général, p. 8

EUROPE & ENTREPRISES

Association loi 1901
BIPE Immeuble le Vivaldi
11, rue René Jacques
F - 92138 Issy-les-Moulineaux cedex
Tel: + 33 (0)1 70 37 23 23
Fax: + 33 (0)1 70 37 23 00
Mail : entreprise_europeenne@yahoo.fr

Président, Directeur de la Publication : Philippe Laurette
Rédaction : entreprise_europeenne@yahoo.fr
Rédacteur en chef : Olivier Boned (boned.olivier@neuf.fr)
Editorialiste : Bruno Vever
Production : Europe & Entreprises
Numéro ISSN : 1638-6094

Europe & Entreprises est un lieu de rencontre, d'information et de débats sans tabous sur l'Europe.

« LE SECTEUR AUTOMOBILE FACE A LA CRISE : IMPACTS ET DEFIS FUTURS » EN EUROPE ET DANS LE MONDE

CONFERENCE EUROPE & ENTREPRISES

Cet article est issu d'une conférence organisée le mercredi 16 septembre 2009 à la Maison de l'Europe de Paris sur le thème du secteur automobile face à la crise. Cinq intervenants dont deux conseillers économiques d'Europe Centrale, deux représentants de fédérations et un Vice-président exécutif du groupe Bosch ont exposé leur point de vue sur les mutations que connaît aujourd'hui le secteur automobile. La conférence était introduite par Philippe Laurette, Président de l'association, et animée par Marine Dubost, chargée de mission d'Europe & Entreprises.

- **Markus Schmidt**, vice-président exécutif Marketing et Vente-démarrateurs et alternateurs, groupe Robert Bosch
- **Vladimír Bärtil** chef de la section économique de l'ambassade de la République tchèque à Paris
- **Jozsef Orosz**, Premier conseiller affaires économiques et consulaires de l'Ambassade de Hongrie
- **Michel Vilatte**, Président de la FEDA (Fédération des syndicats de la distribution automobile) et de la FIGIEFA (International Federation of automotive aftermarket distributors)
- **Christian Boure** Secrétaire Général de la FIEV (Fédération des industries des équipements pour véhicules)

Cette conférence fait également l'objet d'une vidéo mise en ligne sur le site Internet de Fenêtre sur l'Europe, partenaire d'Europe & Entreprises.

Markus Schmidt, vice-président exécutif Marketing et Vente-démarrateurs et alternateurs, groupe Robert Bosch

Markus Schmidt a ouvert la conférence, en présentant à la fois l'impact mondial et européen de la crise. Il était en effet difficile de traiter seulement de l'impact européen en ignorant l'impact de la crise sur les autres continents où l'interdépendance des marchés est forte.

L'industrie automobile est avant tout une industrie où la concurrence est particulièrement intense. L'Europe comprend aujourd'hui un nombre d'industries très compétitives. Le secteur automobile représente 800 milliards de chiffre d'affaires. Parmi lesquels 30% sont générés par les industries et le reste par les équipementiers. Le secteur automobile est fortement touché par la crise. Au niveau mondial une baisse était déjà constatable entre 2007 et 2008. La chute des ventes a lieu au premier semestre 2009. Les ventes représentent alors 64,8 millions de véhicules contre 71

millions en 2008 et 73 millions en 2007. La crise a touché tous les pays dans le monde. Néanmoins deux pays font exception : la Chine et l'Inde. Les scénarios sont difficiles à appréhender. Certains tablent sur une reprise en 2011, ou en 2014. Le poids de la Chine et de l'Inde sera bien plus important que prévu un an auparavant.

En Europe, l'immatriculation est en hausse. Cette augmentation est liée en Allemagne et en France à la prime à la casse. Les pays nordiques, l'Espagne, sont dans des situations plus difficiles. La situation est différente selon les continents : la Corée et le Japon exportent encore de nombreuses voitures, les Etats-Unis importent, la Chine et l'Inde consomment leur propre production. L'Europe a immatriculé de nombreuses automobiles produites l'année dernière, ce sont donc les stocks qui ont été écoulés. Les primes ont favorisé l'achat de petits véhicules.

La crise a aussi des influences fortes sur les équipementiers. Le management des stocks, la révision de leurs capitaux propres, les investissements, sont autant d'éléments que les équipementiers ne peuvent ignorer : il faut stabiliser le résultat financier et à la fois garantir l'avenir. Enfin, préserver ses compétences humaines et éviter la perte de talents sont des obsessions pour conserver la performance des équipes.

Il est indispensable d'anticiper les défis de demain : le développement de l'urbanisation, l'épuisement de certaines ressources énergétiques, les évolutions démographiques et technologiques...La première interrogation à relever est celle du prix du pétrole. Le pic de 2008 et la baisse en 2009 entraînent des effets sur l'innovation. Si le pétrole coûte moins cher, le besoin d'une énergie alternative se fait moins pressant.

L'urbanisation, ensuite, a également un impact important. Des villes comprenant de nombreux habitants croissent. En 1960, 30% de la population vivait en zone urbaine, contre 40% en 1990, et 50% en 2000. Ceci implique des exigences de sécurité, engage des problèmes de parking, de pollution. Dans certaines villes, comme au Japon, les jeunes refusent d'acheter une voiture.

Autre phénomène : la démographie. Les populations vieillissent. En 2050, 34% des Européens auront plus de 65 ans. Ces personnes conduiront toujours, et auront de nouvelles exigences : simplicité des fonctionnalités, confort.

Les perspectives d'avenir sont importantes en Inde. L'Inde compte seulement 39 véhicules pour 1000 habitants, taux qui risque de croître fortement. La taille des véhicules évolue également, elles sont plus petites. La Tata nano obéit au projet de Tata qui est de fournir une voiture à chaque Indien. Son coût est de 2000 à 3000 \$. Le passage de la moto à la voiture est un gain de sécurité.

La motorisation, ensuite, la voiture électrique représente l'intérêt majeur du salon de Francfort. Plusieurs éléments tendent à favoriser l'émergence de la voiture électrique : limitation de vitesses (France, Allemagne), les taxes de plus en plus élevées ainsi que l'intérêt croissant du public. Le problème de l'électrique réside dans l'autonomie, la recharge, la production de l'énergie électrique (combien émet de CO2 une centrale nucléaire ?). L'approvisionnement de l'énergie, dans l'avenir, ne pourra pas être réalisé à chaque niveau national, seule une approche conjointe, européenne nous permettra de pérenniser l'alimentation. La recherche-développement est particulièrement importante pour le groupe Bosch puisque 4 milliards d'€ ont été consacrés à la R&D.

A court terme, un certain nombre d'actes sont à opérer pour pérenniser le groupe financier. Au-delà du présent, il s'agit de se projeter dans l'avenir et donc d'investir pour l'avenir mais aussi investir dans les pays où la croissance est importante, à savoir en Chine et en Inde. Sortir de la crise est une nécessité.

Questions-réponses

Salle : « C'est une approche un peu idyllique, comment adapter les véhicules haut de gamme à ces exigences d'économie et de développement durable quand les consommateurs optent pour ce type de produits ? Il existe un lobbying important au niveau bruxellois pour freiner la mise en place de véhicules électriques par exemple. Comment se positionne l'industrie automobile ?

MS : il y a plusieurs secteurs automobiles, plusieurs segments. Le secteur n'est donc pas homogène. Le constat est celui d'achats de modèles plus petits, pour des questions de coût de pétrole et de changement comportemental.

Il n'y pas de lois internationales contre la vente de véhicules polluants en direction de pays Africains, par exemple. Si l'on ne règlemente pas à l'international cela ne servira à rien.

La réglementation concernant les émissions se basent sur les véhicules neufs, pas d'occasion. Il est effectivement nécessaire d'entrer dans une réglementation internationale, des discussions doivent donc s'engager avec la Chine, l'Inde mais aussi les Etats-Unis, B. Obama semble favorable à cette orientation. Chez Bosch, l'image, la prise en compte de la dimension écologique est totalement intégrée dans le groupe. Des technologies évoluent et sont, dès à présent, disponibles, comme le diesel.

Suite à cette lecture globale du sujet, Vladimir Bärtil et Jozsef Orosz ont présenté les répercussions de la crise sur le marché Tchèque et Hongrois.

Vladimír Bärtil, chef de la section économique de l'ambassade de la République tchèque à Paris

L'industrie automobile en République Tchèque représente 20% de la production industrielle et 20% des exportations nationales. 1,2 million de voitures sont exportées par an. Les marques présentes sont : Hyundai, Skoda, PSA, Toyota. Skoda : 80% de la production (4,7 millions de voitures), TPCA (Toyota, Peugeot, Citroën) 20%.

Au premier semestre la production de Skoda a diminué de 30% par rapport à la même période l'année dernière. Néanmoins le marché Tchèque reste attractif. Le parc automobile est assez ancien. 60% des voitures ont plus de 10 ans, 30% ont plus de 15 ans. Le renouvellement du parc ouvre de nouvelles perspectives de marché pour l'industrie automobile étrangère comme Tchèque.

Une prime à la casse est envisagée sous certaines conditions comme par exemple la nécessité que la voiture doit avoir plus de 10ans, coûter moins de 20 000€ et consommer moins de 160g CO2. La prime sera de 1 200€.

Jozsef Orosz, Premier conseiller affaires économiques et consulaires de l'Ambassade de Hongrie

La crise en Hongrie a été profonde. Depuis de nombreuses années, le déficit budgétaire pèse sur l'économie hongroise. La crise n'a fait qu'aggraver la situation pour porter à 20 milliards d'euros ce déficit. A la crise financière s'ajoute la crise de l'emploi.

La situation actuelle est néanmoins prometteuse au regard des investissements directs étrangers. La France est le quatrième investisseur national, ce chiffre est sous-estimé du fait que les Français ont tendance à fortement investir en Hongrie via des filiales installées à l'étranger.

La fabrication automobile comprend certaine tradition de production de véhicules et de camions. L'automobile représente 21% de l'industrie totale et 25% des exportations nationales. 14 des 30 plus grands équipementiers sont installés en Hongrie. Suzuki, Audi – qui est le plus important – Opel 430 000 moteurs par an de produits. 100 000 emplois, 90 % de la production est exportée. Audi 60 000 voitures, Suzuki 280 000 voiture, Daimler : 100 000 Mercedes A. 600 fournisseurs se

partagent le marché de pièces détachées. L'investissement, malgré la crise, s'est maintenu, à l'image de Daimler qui a investi 800 millions d'euros favorisant la création de 2 500 nouveaux emplois dans le secteur.

Michel Vilatte, Président de la FEDA (fédération des syndicats de la distribution automobile) et de la FIGIEFA (international federation of automotive aftermarket distributors)

Cette présentation vise à traiter, non pas de la production, mais des véhicules en circulation. L'Europe compte 250 millions de véhicules dont 36 millions pour la France.

Le marché de la distribution automobile représente 100 milliards d'euros de chiffre d'affaires en Europe (prix consommateur hors taxe). Le service est réalisé à proximité du lieu de consommation.

La crise touche de manière moins violente l'après-vente que la vente en elle-même. De plus, ce marché est moins concentré, puisque le service est réparti sur tout le territoire. Un des éléments qui vient freiner la place de l'après-vente réside dans le véhicule neuf. Plus les automobiles sont récentes, moins l'on a besoin de pièces de rechanges. Autre élément aujourd'hui, les véhicules roulent moins et donc les pièces sont moins usées. Enfin, une autre tendance s'observe dans la croissance de l'utilisation de véhicules plus petits qui, s'ils consomment également des pièces le feront pour des montants moins élevés. La prime à la casse est indéniablement un effet positif pour le marché de l'automobile qui a vu l'arrivée de 200 000 véhicules par ce biais. Cependant, cette prime ne semble pas toucher les véhicules qui ont entre 8 et 10 ans, certainement pour des questions de moyens financiers.

Les objectifs du secteur sont de garantir la mobilité, la libre concurrence, le libre accès aux réparations ainsi que le droit de choisir en toute liberté son prestataire (droit libre à la réparation). Les évolutions européennes, issues de la Commission, sont clairement orientées en direction de la protection du consommateur.

Quelle est la contribution environnementale du secteur après-vente ? La contribution se nomme « l'éco-entretien ». Elle part d'une conviction : un véhicule bien entretenu roule plus longtemps.

Christian Boure Secrétaire Général de la FIEV (fédération des industries des équipements pour véhicules), expert auprès du Parlement européen

Les informations de cet exposé sont issues de travaux interministériels, et plus particulièrement du « Pôle industriel ».

En Europe, le secteur automobile représente 12% du PIB – taux identique en France-, ce qui représente 1 emploi sur 10, tout en ayant présent à l'esprit qu'1 emploi direct en génère 2,5 (équipementiers, fournisseurs). 22 Milliards d'euros sont consacrés chaque année à la Recherche-Développement. La R&D automobile est donc essentielle à l'économie. Bosch dépose 4 brevets ou extension de brevets par jour, soit plus que Peugeot et Renault réunis. Les pouvoirs publics français ont ainsi fortement et rapidement réagi afin d'équilibrer ce phénomène. Le Chiffre d'affaires en termes de construction sera inférieur de 25 % en 2008. 380 dépôts de bilan et faillites ont été constatées depuis le début de l'année.

Il est intéressant de noter que sur 6,5 millions de véhicules français produits, seulement 2 millions sont construits en France. L'Espagne reste le sous-traitant majeur de la France mais aussi de l'Allemagne.

Plusieurs paramètres pèsent sur le débat. Les ressources énergétiques sont l'un d'eux. Les limites du pétrole sont bien connues. L'électricité ne sera produite en masse qu'à partir de 2020. Pour alimenter 30% des véhicules, il faudrait 6 nouvelles centrales nucléaires. L'évolution des matériaux (lithium, titane) vont poser des enjeux majeurs. Le coût, en France, de la production est élevé mais considéré comme l'un des meilleurs au monde.

Il existe également des variables secondaires telles que la logistique, le taux eurodollar, le stockage électrique, l'image de la France et de l'Europe.

Il faut noter les changements de modes de transports et les changements dans le comportement des consommateurs. Nous passons du véhicule « acte de possession » au véhicule « acte d'utilisation ». Le consommateur ne veut plus de contraintes. Par exemple la ville de Paris développera prochainement à l'image du système « vélib », des voitures utilisables sous abonnement. L'entretien ne sera plus du ressort de l'utilisateur.

Le secteur automobile doit également faire face à un dernier défi qui est celui de la contrainte réglementaire. L'automobile est le produit le plus réglementé au monde, avec, en Europe, pas moins de 1 000 normes allant de la régulation de la construction à l'entretien des voitures.

IL DEVIENT VITAL DE SAUVEGARDER L'APPROCHE COMMUNAUTAIRE !

Bruno VEVER, Secrétaire Général

Le revirement clairement manifesté le 2 octobre par les Irlandais en faveur du traité de Lisbonne va-t-il marquer le top départ de la relance tant attendue de la construction européenne ? Chacun se rappelle que leur précédente rebuffade l'an passé avait inauguré une vraie série noire. A peine replongée en juin 2008 dans sa crise institutionnelle, l'Europe s'était également trouvée dès septembre confrontée au déferlement d'une crise économique sans précédent, avec l'explosion de la bulle financière d'outre-Atlantique. Ses assises et sa solidarité en furent sérieusement ébranlées, obligeant la présidence française du second semestre 2008 à faire adopter des mesures d'urgence pour colmater les brèches. Dans l'état de brouillage institutionnel qui pénalise depuis trop longtemps la construction européenne, ces mesures ne furent que l'addition improvisée de plans nationaux. Faute de grives, il fallut se contenter de merles...

Le ressort communautaire est resté depuis bien affaîssi. Les politiques anticrise ont été gérées par les capitales sur des bases essentiellement nationales, Bruxelles se limitant à apaiser les frictions mutuelles. Ce faisant, la plupart des gouvernements ont jeté par-dessus bord les disciplines de finances publiques convenues depuis Maastricht, ignorant les mises en garde de la Banque centrale européenne. Par delà les mérites unanimement reconnus au bouclier assuré par l'euro, un divorce préoccupant est apparu entre une politique monétaire fédérale et des politiques économiques nationales volontiers divergentes. L'Eurogroupe a confirmé l'incapacité des ministres à assurer hors du champ des règles communautaires, et notamment sans pression d'une majorité, une gouvernance économique commune. La Commission a peut-être manqué des pouvoirs requis pour y remédier, et plus sûrement encore s'est révélée trop effacée pour tenter de les conquérir – sinon tout simplement pour les assumer et les défendre -. Dans la zone euro comme à l'échelle des vingt-sept, on vit sur les questions brûlantes la préférence donnée à une approche principalement intergouvernementale, encadrée par les chancelleries des grands pays et avalisée tant bien que mal par le Conseil européen, le plus souvent sur la base du plus petit dénominateur commun. Dans ce nouveau rapport de forces, la présidence française du Conseil sut pour sa part briller d'un vif éclat, mais la Commission Barroso apparut déstabilisée et reléguée aux machineries, sinon aux accessoires. Et avec elle, l'approche communautaire se trouva mise au placard dans le traitement de la crise.

Aujourd'hui, le retour du fils prodigue irlandais confirme et accentue une accalmie déjà sensible sur le front des mauvaises nouvelles. Certes, les déficits publics sont abyssaux et le chômage à nouveau

plombé. Mais l'activité économique tend néanmoins à reprendre quelques couleurs, avec un marché unique sanctuarisé et fluidifié par l'euro, un commerce international demeuré actif grâce à des économies émergentes toujours dynamiques, et une consommation intérieure préservée notamment par des amortisseurs publics et sociaux qui jouent leur rôle de stabilisateurs. En toile de fond, une concertation organisée commence à s'affirmer sur le plan mondial : la mise en place du nouveau G20 ouvre enfin la perspective d'un début de pilotage de la globalisation. Sur le plan européen, un nouveau Parlement des vingt-sept a été élu, avec un président polonais, Jerzy Buzek, représentatif de sa prise de dimension continentale. José Manuel Barroso a tiré son épingle du jeu pour présider une nouvelle Commission. Mais il a du promettre aux nouveaux députés européens un engagement et un programme plus ambitieux, plus audacieux et plus soucieux des aspirations profondes des citoyens. Bref, un état d'esprit plus communautaire !

Le oui de l'Irlande, ouvrant la voie aux réformes du traité de Lisbonne – sous réserve de l'ultime obstacle incarné par le président tchèque Vaclav Klaus -, donne corps à ces nouvelles perspectives. La crise économique aura joué un rôle décisif dans ce dénouement : l'exemple du voisin islandais, ruiné parce qu'isolé, a mieux parlé aux Irlandais que tout autre avocat ! Malgré ses limites et ses insuffisances, et au-delà des controverses qu'elle peut aussi susciter, l'Europe est en fin de compte apparue comme un atout irremplaçable dans la crise. Il s'agit maintenant de tirer profit de l'éclaircie actuelle pour renforcer cet atout commun et s'appuyer sur lui pour s'en sortir.

Ceci suppose de redécouvrir l'esprit et la méthode communautaire, dont les garanties et les mérites restent sans alternative crédible : des propositions marquées du sceau de l'intérêt commun, des débats ouverts et démocratiques associant la société civile, des décisions prises à la majorité dans le respect du droit, un contrôle administratif et juridictionnel effectif de leur mise en œuvre. Il est aujourd'hui aussi urgent que vital de sauvegarder et rénover cette approche communautaire pour lui donner éclat et vigueur. Sans elle, comment rendre enfin possible et payant de devenir Européens ? Car un objectif aussi naturel et légitime reste encore aujourd'hui hors de portée pour le plus grand nombre des citoyens d'Europe, faute de droits clairs, de procédures simples, de moyens juridiques autonomes, de statuts communs attractifs, de transparence fiscale, d'appuis financiers significatifs, de préférence européenne affirmée, de services publics à l'échelle continentale et de solidarité sur les marchés extérieurs. Sans elle, comment doter l'euro, notre plus bel acquis, de tout ce qui lui manque encore et menace sa pérennité, c'est-à-dire un fil conducteur commun, des orientations budgétaires compatibles, des disciplines partagées, une solidarité effective et un garde-fou respecté ? Sans elle, comment assurer enfin que l'Europe parle d'une voix assurée, cohérente et influente au G20 comme à l'OMC ? Autant d'objectifs attendus à bon droit par les citoyens

européens où il ne faudra pas compter sur une prééminence de l'approche intergouvernementale pour progresser. Dans l'Europe de l'euro comme dans celle des vingt-sept - demain davantage encore -, seule une approche communautaire réaffirmée et renouvelée sera en mesure de tenir de tels cahiers des charges, dont dépend notre réussite ou notre déclin collectif face à la globalisation.

Ce ne sera certes pas facile ! Ainsi, sous prétexte de calmer les appréhensions irlandaises, on a hâtivement modifié le traité de Lisbonne en assurant le maintien d'un ressortissant de chaque nationalité au sein de la Commission, au lieu du collège resserré qui avait été convenu. Le pire n'étant jamais certain, il reste la volonté de croire que cette Commission n'en sera pas dénaturée, et que chacun de ses membres, dusse-t-il se comporter en « converti » dans ses nouvelles fonctions, aura à cœur d'assurer une prééminence finale de l'intérêt général communautaire sur des intérêts particuliers nationaux. Faute d'une telle prééminence, tant au sein bien sûr de la Commission que dans le fonctionnement de l'ensemble des institutions communautaires, le traité de Lisbonne, loin d'être le fortifiant attendu, ne sera que béquilles pour une Europe paraplégique !