

FOCUS

Par Khalid Ait-Yahia
Economiste

L'automobile au Royaume-Uni et le Brexit ou comment ralentir une industrie qui roule

Le secteur automobile britannique commence une traversée du désert. En effet, la voix des principaux représentants de l'industrie sur les conséquences négatives d'un potentiel « Brexit dur » semble inaudible outre-Manche. Dans un contexte économique incertain où les difficultés s'accumulent, ces représentants considèrent que les négociations entre le Royaume-Uni (RU) et l'Union européenne (UE) leurs sont à ce stade défavorables, bien que le Premier ministre britannique ait récemment insisté sur la volonté de son pays de demeurer dans le marché unique. Les années florissantes de l'industrie britannique sont a priori finies. Bien que disposant de nombreux atouts, cette industrie devra se renouveler encore une fois pour résister au choc annoncé du Brexit. Alors qu'elle doit faire face à de multiples défis, la perspective d'une sortie désordonnée de l'UE pèse sur sa capacité future d'investissement et d'innovation. L'affaiblissement de l'exécutif britannique rajoute de l'incertitude sur l'avenir du secteur.

Un secteur en panne sèche ?

Des signes négatifs qui affectent une industrie de pointe.

Le secteur automobile est une industrie importante au RU. En effet, selon l'Institut national de la statistique britannique (*Office for National Statistics*), il génère un chiffre d'affaires d'environ 16 milliards de livres sterling (soit 18 milliards d'euros) ; en augmentation de 55% depuis 2010. Ce secteur, qui représente presque 1% du PIB et environ 9% de la valeur ajoutée de l'industrie manufacturière britannique, occupe la quatrième place en Europe en termes de production, selon l'Association des constructeurs automobiles européens (ACEA) derrière l'Allemagne, l'Espagne et la France et emploie 169 000 personnes. De plus, il a la meilleure productivité de ce quatuor de tête, après l'Espagne (10 véhicules par employé). Au niveau

de la production mondiale de véhicules, l'automobile n'occupait que la 13^{ème} place en 2016, loin derrière la Chine et les États-Unis. Cette industrie est fortement orientée vers l'exportation, avec près de 79% des véhicules assemblés au RU exportés ; dont 55% vers les autres pays de l'UE, environ 16% vers les États-Unis, et 7% vers la Chine. Ceci s'explique par la présence de constructeurs orientés vers des véhicules « premium » dans le pays. Ainsi, le RU concentre les sièges sociaux de constructeurs mondialement reconnus pour la qualité de leurs véhicules : Jaguar, Bentley, MINI, MacLaren, Land Rover, ou encore Aston Martin. Néanmoins, la quasi-totalité de ces derniers sont des filiales de grands groupes étrangers, notamment BMW et Tata Motors. En outre, cette industrie est intégrée au reste de l'UE. En effet, selon les douanes britanniques, le pays importait, 80% de ces équipements automobiles en 2016.

Immatriculations et production en berne

L'année 2016 fut exceptionnelle pour l'industrie automobile britannique, dont la production avait crû de 8,5 % selon un organisme représentant les intérêts des Society of Motors Manufacturers and Traders SMMT. Une année faste qui a flirté avec le niveau record de 1998, où la production avait atteint 1,973 millions de véhicules vendus. Les exportations ont, quant à elles, augmenté d'environ 10% en 2016, grâce en premier lieu au dynamisme du marché européen. D'autre part, la gamme de véhicules exportés par le RU est en adéquation avec les produits recherchés par les consommateurs, ce qui a fortement bénéficié aux ventes. Néanmoins, sur les sept premiers mois de 2017, la production a chuté de près de 2% par rapport à 2016, principalement à cause de la baisse de la demande interne (-6,5%) provoquée par une détérioration de la confiance des ménages. L'arrivée sur le marché de nouveaux modèles pourrait apporter une bouffée d'air aux performances économiques du secteur, sans toutefois éliminer le risque associé à cette baisse de la demande interne. Pour l'heure, le secteur automobile britannique vend 56% de ses exportations au sein du marché unique de l'UE, son plus gros marché, mais cette performance ne compense pas le ralentissement de la demande domestique.

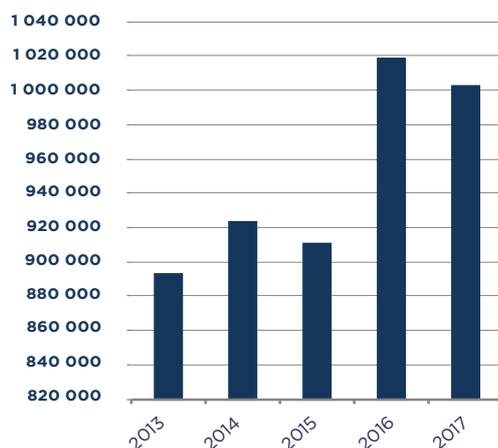
Ainsi, la question des rapports commerciaux entre la Grande-Bretagne et le marché unique européen devient cruciale pour les constructeurs automobiles implantés au RU. En effet, l'industrie automobile britannique produit des véhicules *premium*, de luxe, à forte marge, ainsi que des véhicules qui profitent de l'engouement des particuliers pour les modèles sportifs et dynamiques, appelés « *Sport utility vehicles* », SUV dont les modèles Nissan comme le Qashqai et le Juke sont de bons exemples. C'est également le cas pour les modèles du style « *néo-rétro* », dont les voitures MINI ont été des précurseurs. Comme indiqué précédemment, les constructeurs automobiles basés au RU sont tous des filiales de grands groupes étrangers (Tata Motors, BMW, PSA, etc.). Par conséquent, la perception de ces constructeurs de l'attractivité du pays pourrait évoluer, potentiellement négativement, en fonction du résultat des négociations sur la sortie ou non de la Grande-Bretagne du marché unique européen.

L'investissement se rétracte

D'autres signes indiquent une détérioration de l'état du secteur automobile local. Ainsi, selon Michael Hawes, le directeur général du SMMT, l'investissement des équipementiers et constructeurs a chuté en 2016 à 1,6 milliard de livres sterling (1,8 milliard d'euros), soit une baisse de 36% par rapport à la moyenne de la période 2011-2015 (2,5 milliards de livres sterling). Au premier semestre 2017, cette tendance semble s'être accentuée car les investissements n'ont atteint que 322 millions de livres sterling (363 millions d'euros), mettant en péril les attributions de nouveaux modèles aux usines britanniques. En effet, chaque constructeur met en concurrence ses usines dans une aire géographique avant d'octroyer l'assemblage d'un modèle et ce, par souci d'efficacité.

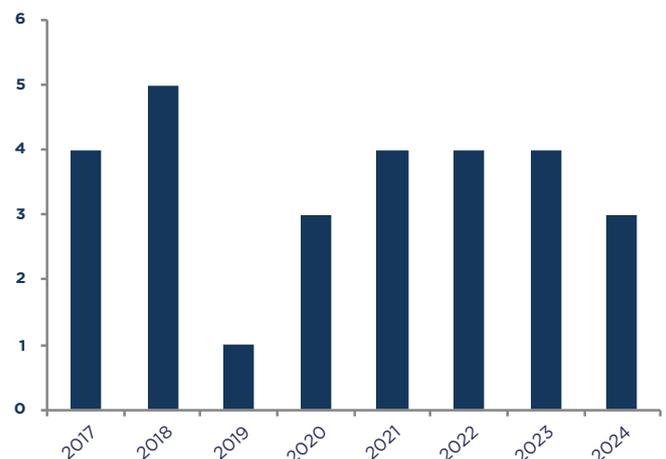
Selon une étude du cabinet PA Consulting, reprise par David Bailey de l'Astin Business School, les perspectives liées aux difficultés et l'issue des négociations entre le RU et l'UE (*bad deal ou no deal at all*) risquent de continuer de freiner l'intérêt des investisseurs pour ce pays ; notamment dans le secteur automobile. En effet, la décision d'investir dans un secteur nécessite d'avoir une vision claire de l'avenir, avec un aléa maîtrisable. Or, dans l'industrie automobile britannique, les importantes décisions d'investissement sont prises par des étrangers (indiens, japonais, français ou encore allemands), qui sont moins concernés par les débats et les éventuelles pressions exercées en ce moment par la classe politique britannique sur la viabilité de constructeurs automobiles nationaux dans les 20 prochaines années. Les constructeurs réfléchissent constamment aux nouveaux modèles à produire ainsi qu'aux lieux de leur production. Le graphique B ci-dessous montre qu'un nombre important de ce type de décisions (28 prévues entre 2017 et 2024) est à l'étude pour les années à venir, les plus concernés étant, à près de 50%, Toyota, Honda, Nissan ou Vauxhall/Opel. Les véhicules qu'ils produisent sont en effet majoritairement de moyenne gamme, avec des marges plus faibles que celles des véhicules *premium*. En outre, ces modèles *premium* sont principalement destinés aux pays membres du marché unique européen, au sein duquel ces constructeurs disposent à la fois de bons réseaux de distribution et y exportent d'importants volumes. Enfin, dans ce contexte, il y a un réel risque que ces constructeurs ferment certaines usines implantées au RU, qui tournent en-deçà du taux standard d'utilisation, défini par la profession dans une fourchette entre 80 et 85%.

GRAPHIQUE A
Production automobile britannique
sur les sept premiers mois de chaque année



Source : SMMT, août 2017

GRAPHIQUE B
Nombres de décisions annuelles de production
de nouvelles versions de modèles au RU ?



Source : Présentation de David Bailey à l'Astin Business School en 2016, adaptée d'un rapport de PA Consulting de 2016.

Le marché unique, vital pour le secteur

Chaîne de valeur du secteur automobile britannique : fortement intégré aux relations intra-branches

Le secteur automobile du RU est dépendant du marché unique européen tant du point de vue de ses exportations, que de celui de ses importations de véhicules. Cette dépendance s'explique également par son intégration dans une chaîne de valeur, qui lui donne accès aux meilleures pièces à travers l'Europe notamment pour l'assemblage des véhicules sur son territoire. Le secteur réalise ainsi des économies, la gestion de ces pièces devant minimiser les délais de production et donc les stocks. Appelé « juste à temps », ce système fut élaboré par Toyota² dans les années 1950, afin de rationaliser la production. D'après le rapport de juin 2017 de l'organisation bipartite Conseil automobile (*Automotive Council* composée de membres du gouvernement et de l'industrie automobile et chargée de définir et mettre en place la stratégie nationale automobile), près de 56% des pièces d'un véhicule sortant des usines britanniques provient de l'étranger. En revanche, c'est le cas pour 40% des véhicules sortant des usines en Allemagne. Dans un scénario de *Brexit dur*, avec mise en place de contrôles strictes des marchandises aux frontières du RU avec le reste de l'Europe, les importations d'équipements automobiles dans ce pays seraient retardées et induiraient d'autres coûts que ceux déjà intégrés. Cette mécanique bien huilée jusqu'à maintenant serait donc sujette à des ajustements forcément coûteux. De surcroît, cela ternirait l'image de « bonne productivité » sur laquelle s'est bâtie l'industrie automobile britannique depuis des années.

Scénarios d'évolution du modèle de la chaîne de valeur de l'automobile britannique dans l'ère post-Brexit

Dans le secteur automobile en général, les échanges entre différentes usines favorisent l'imbrication des systèmes de production. Il est donc naturel que des pièces automobiles voyagent plusieurs fois avant d'être définitivement montées sur un véhicule. Comme nous l'avons indiqué précédemment dans ce focus, le RU ne produit pas localement toutes les pièces nécessaires à l'assemblage d'un véhicule. Par conséquent, les constructeurs locaux s'approvisionnent en pièces détachées auprès d'autres usines basées dans des pays de l'UE. Ceci permet aux acteurs du secteur d'obtenir des pièces conformes aux normes de qualité européenne, tout en satisfaisant à leurs propres exigences en termes de coûts. Cette tendance, relativement ancienne, s'est accélérée avec l'adoption par les constructeurs des plateformes modulaires en vue de profiter d'économies d'échelle substantielles (*tableau 1*). Dans l'hypothèse où les négociations conduiraient le RU à signer un accord de libre-échange avec l'UE, ce qui est actuellement peu probable à moyen terme, les véhicules produits dans ce pays continueraient d'être composés à près de 50% par des pièces détachées provenant de pays de l'UE. En effet, les accords de libre-échange prévoient généralement qu'un véhicule exporté d'un pays A vers un pays B doit avoir au moins la moitié de ses pièces provenant du pays B. En l'occurrence, le RU ne dispose pas de fournisseurs automobiles en nombre suffisant pour pouvoir équiper les véhicules produits localement. Et la petite taille de son marché automobile n'est pas de nature à inciter des équipementiers à s'y installer pour bénéficier d'économies d'échelle. Or, une communication de l'Association européenne des équipementiers automobile d'avril 2017 (CLEPA) estime qu'une pièce automobile en Europe peut voyager via 15 pays avant d'être définitivement montée sur un véhicule.

TABEAU 1
Assemblage automobile en Europe :
exemples de l'intégration dans la chaîne de valeur

PIÈCE	MARQUE	PAYS/RÉGION D'ORIGINE	PASSE PAR
Vilbrequin	Mini	France, où la pièce d'acier est fondue	Le Royaume-Uni où la pièce est usinée/profilée. Elle va ensuite en Allemagne pour y être intégrée au bloc moteur. Ce dernier prend la direction du Royaume-Uni où il va être monté sur le véhicule.
Pare-choc	Bentley	Europe de l'Est	Le Royaume-Uni où elle subit un traitement. Elle prend la direction de l'Allemagne, puis retourne vers le Royaume-Uni pour y être monté sur le véhicule.

Source : A Mini part's incredible journey shows how Brexit will hit the UK car industry, *The Guardian*, 3 mars 2017

Par conséquent, par convention internationale, si le RU ne signait aucun accord avec l'UE dans le cadre des négociations en cours, des tarifs prévus par les accords de l'OMC pourraient s'appliquer. Cela augmenterait le coût des pièces et véhicules jusqu'à 10% pour un véhicule et 3% pour une pièce). Dans ces conditions, le secteur automobile britannique serait beaucoup moins compétitif.

Le secteur automobile au RU pourrait caler sur la route de l'innovation

La perspective d'un *Brexit dur* pourrait affecter un autre aspect clé du secteur automobile britannique : le financement de l'innovation. En effet, l'UE a financé de nombreux programmes de recherche et de développement (R&D) au RU, comme dans le reste des États membres.

Le RU était le deuxième bénéficiaire des fonds européens (près de 6 milliards d'euros sur les 37 alloués aux États membres) prévus dans le septième programme pour la recherche et le développement technologique (2007-2013). Ce programme, qui ne lui était pas uniquement destiné à tout de même profité au secteur automobile, grâce à certaines dispositions. Il prévoit par exemple des dispositions sur des allègements de la structure et le poids du véhicule ou encore sur les capacités de stockage de l'électricité et de la conservation de l'énergie dans les véhicules à propulsion électrique.

Par la suite, le plan Horizon 2020 lancé par l'UE (2014-2020), que le RU a contribué à financer, a intensifié le financement de l'innovation automobile. Il a également bénéficié à l'industrie automobile britannique, qui a perçu 250 millions de livres sterling (soit 282 millions d'euros) pour les années 2016-2017, selon le SMMT ; au travers d'un prêt accordé par la Banque européenne d'investissement (BEI). La BEI est en effet un des organes de l'UE, qui finance notamment des sociétés travaillant sur le développement de véhicules respectueux de l'environnement. L'histoire récente du financement de l'innovation du secteur automobile britannique par les fonds européens apporte des éléments de compréhension de l'avance du RU au sein de l'Europe, notamment dans le développement de véhicules hybrides et électriques. Un certain nombre de voitures produites dans ce pays intègre les dernières innovations technologiques. C'est le cas de la *Leaf* de Nissan, une voiture électrique disposant d'une grande autonomie, assemblée au RU. On peut aussi citer le prêt de 450 millions de livres sterling (540 millions d'euros) dont le constructeur Ford a bénéficié, également grâce à un prêt de la BEI) pour



ouvrir en 2010 un centre de recherche dans le nord de l'Angleterre à Dunton. Dans la période *post-Brexit* qui s'annonce, le financement de l'innovation sera une question essentielle pour le secteur automobile britannique, comme pour tous les constructeurs automobiles à travers le monde. En effet, l'un des enjeux majeurs pour les acteurs du secteur automobile mondial est de correctement se positionner en matière d'innovation, afin d'être en mesure de produire les véhicules de demain, c'est-à-dire totalement autonomes et électriques. Un autre enjeu majeur pour les constructeurs historiques est de faire face à l'arrivée de nouveaux acteurs tel que Google. Par conséquent, la remise en question des financements liés à l'innovation pour le secteur automobile britannique avec le *Brexit* pourrait le fragiliser, dans le contexte de la compétition mondiale engagée.

Autre potentiel conséquence du *Brexit* sur le secteur automobile britannique : un frein dans l'arrivée de main d'œuvre qualifiée

Pour assurer son développement, le secteur automobile britannique souffre structurellement d'un déficit de main d'œuvre qualifiée, à cause notamment du déficit de diplômés britanniques dans les filières scientifiques

et techniques. L'organisation non gouvernementale *Engineering UK* estime ce déficit à 20 000 diplômés par an, et considère que cette situation pourrait durer jusqu'en 2025. Cet état de fait va intensifier la compétition entre les différents secteurs qui recrutent ce type de profils, comme l'automobile, mais aussi l'aéronautique et les secteurs bancaires et financiers. De plus, dans un rapport de février 2016 L'*Automotive Council* considère que le secteur automobile britannique a besoin de 5 000 emplois équivalents temps plein dans des domaines de pointe. Dans le même temps, le SMMT estime, dans un rapport de septembre 2017, que l'appartenance du RU à l'UE a jusqu'ici favorisé le recrutement d'ingénieurs et de techniciens qualifiés issus des autres pays membres, tout en favorisant la montée en compétence des ingénieurs locaux.

Par conséquent, le *Brexit* programmé risque, selon nous, d'accentuer les difficultés dans ce domaine, au moins à court et moyen terme. Cette hypothèse est renforcée par le fait que l'une des revendications des partis en faveur d'une sortie du RU de l'UE, le camp du *Leave* qui a gagné le referendum, était de limiter l'immigration économique, notamment émanant des autres pays de l'UE.

RÉSERVE

Le présent document reflète l'opinion de la direction de la recherche économique de Coface, à la date de sa rédaction et en fonction des informations disponibles ; il pourra être modifié à tout moment. Les informations, analyses et opinions qu'il contient ont été établies sur la base de multiples sources jugées fiables et sérieuses ; toutefois, Coface ne garantit en aucun cas l'exactitude, l'exhaustivité ou la réalité des données contenues dans le présent document. Les informations, analyses et opinions sont communiquées à titre d'information et ne constituent qu'un complément aux renseignements dont le lecteur dispose par ailleurs. Coface n'a aucune obligation de résultat mais une obligation de moyens et n'assumera aucune responsabilité pour les éventuelles pertes subies par le lecteur découlant de l'utilisation des informations, analyses et opinions contenues dans le présent document. Ce document ainsi que les analyses et opinions qui y sont exprimées appartiennent exclusivement à Coface ; le lecteur est autorisé à les consulter ou les reproduire à des fins d'utilisation interne uniquement sous réserve de porter la mention apparente de Coface et de ne pas altérer ou modifier les données. Toute utilisation, extraction, reproduction à des fins d'utilisation publique ou commerciale est interdite sans l'accord préalable de Coface. Le lecteur est invité à se reporter aux mentions légales présentes sur le site de Coface.
