



LETTRES D'EUROPE & ENTREPRISES

Janvier 2010, n° 51

POUR DES ANNEES 2010 EURO-ENTREPRENANTES !

Bruno Vever, Secrétaire général & Philippe Laurette, Président, p. 2

QUELLES PERSPECTIVES D'AVENIR POUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LES PECO ?

Marine Dubost, p. 3

IDENTITE EUROPEENNE : LE DEBAT QUI NOUS MANQUE

Bruno Vever, Secrétaire général, p. 5

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.

POUR DES ANNEES 2010 EURO-ENTREPRENANTES !

BRUNO VEVER, SECRETAIRE GENERAL

PHILIPPE LAURETTE, PRESIDENT

Les années 2000 s'achèvent sur une note contrastée. D'un côté l'Europe continue de subir les ressacs d'une crise économique grave et persistante qui l'a largement dispersée. De l'autre, cette même Europe a réussi in extremis à se doter d'un nouveau traité réformateur dont on peut espérer qu'il facilitera son fonctionnement. Cet ultime contraste est à l'image d'une décennie 2000 qui n'aura cessé, pour l'Europe et pour ses entreprises, d'alterner le meilleur avec le pire.

Le meilleur restera dans nos livres d'histoire, avec une union monétaire qui a même accueilli les pays du Sud, et un élargissement à l'Est qui a donné à l'Europe unie sa dimension continentale. Quant à la réforme des institutions, certes accouchée aux forceps, elle aura adapté vaille que vaille l'Union à ses nouvelles dimensions.

La roche tarpéienne est pourtant restée bien proche du Capitole... Les consultations des électeurs sur le devenir de l'Europe ont révélé une crise de défiance aiguë au sein même des pays fondateurs, conduisant à réviser tant la copie que les ambitions. L'union monétaire n'a toujours pas débouché, dix ans après sa création, sur une union économique même embryonnaire, ce qui hypothèque son devenir avec de premiers craquements affectant aujourd'hui sa rive sud. La plus grave crise économique et financière de l'après-guerre a d'ailleurs vu les Etats européens se replier chacun pour soi, sans aucun plan européen face à l'explosion des déficits publics. Avec ses comptes qui ont plongé dans le rouge sans même attendre le coup de pouce supplémentaire du « grand emprunt », la France n'est pas mieux placée que ses voisins.

Les temps nouveaux que nous abordons seront probablement durs, sans doute perturbés et sûrement exigeants. Faisons une croix sur les commentaires bien fanés des adeptes de « la fin de l'histoire ». L'Europe ne pourra affronter efficacement ces temps inconnus qu'en se ressaisissant. Commençons d'abord par parler vrai : n'éludons pas la brutalité des constats et l'ampleur des chantiers. Sachons regarder loin : restons ambitieux pour l'Europe si nous voulons encore compter dans ce monde nouveau. Et devenons, enfin, Européens ! N'abandonnons pas l'Europe aux Etats, mais faisons la nôtre, à travers nos initiatives économiques, sociales, associatives.

C'est dans cet esprit qu'Europe et Entreprises présentera en janvier aux membres de la nouvelle Commission européenne et aux autres dirigeants européens ses priorités pour les années 2010. Des priorités qui tiennent en une phrase : cette nouvelle décennie 2010 doit être celle des nouveaux euro-entrepreneurs !

QUELLES PERSPECTIVES D'AVENIR POUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LES PECO ?

MARINE DUBOST

Depuis les années 1990, les constructeurs automobiles de l'Ouest et du Nord de l'Europe ont ouverts et/ou délocalisé une partie de leur production dans les pays d'Europe centrale et orientale. Ce phénomène répond à une double logique : rapprocher la production d'un marché de plus de 300 millions de consommateurs, et employer une main d'œuvre qualifiée à plus faible coût. Les deux vagues d'adhésion en 2004 et 2007 ont accéléré le phénomène. 20% du stock total des investissements étrangers des PECO ont eu pour destination l'industrie automobile, ce qui représente 15-20 milliards d'euros. Depuis 2004, 1,6 millions de véhicules particuliers ont été produits par an, contre 3,2 en France et 2,2 millions en Espagne. L'industrie automobile représente 17 220 emplois en Pologne (répartis chez Fiat, Opel, Volkswagen et GM/FSO), 30 000 en République tchèque (Skoda, PSA/Toyota et Hyundai), 13 500 en Slovaquie (Volkswagen, PSA Peugeot Citroën, Kia), 3000 en Slovénie (Renault), 15 770 en Roumanie (Dacia et Ford), et 15 000 en Hongrie (Audi, Suzuki, Opel, prochainement Daimler). En 2008, le Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie prévoyait une capacité de production de 2,5/3 millions dans cette région. La crise économique a-t-elle changé la tendance ?

Les chiffres de l'industrie automobile sont en baisse dans la région. L'an dernier le chiffre d'affaire des constructeurs automobile et de pièces installés en Républiques Tchèque s'élevait à 26,2 milliards d'euros. Il est en recul de 3,8% par rapport à 2007. A cela s'ajoute la chute de 23% du nombre de voitures assemblées au premier trimestre 2009.

En Pologne, on redoute la fermeture des sites industriels du constructeur d'Opel, au profit de la Russie où les salaires sont moins élevés. Le président de Fiat Pologne, Enrico Pavoni a une attitude prudente concernant l'évolution de la conjoncture en 2009 : « Les commandes sont en baisse dans certaines de nos sociétés et nous faisons face à es difficultés pour maintenir des niveaux de production [...] le déclin des commandes de voitures nous a déjà contraint une fois de stopper notre activité et de stopper notre activité et des arrêts de travail supplémentaires ne sont pas exclus » a-t-il précisé (Warsaw Business Journal 20/1/09). La production a également chuté en République Tchèque de -23%. Cette baisse a principalement affecté Skoda. La chute du chiffre d'affaire fait craindre des délocalisations notamment en Chine où Skoda produit déjà la Octavia et la Fabia. Mais si la Chine reste attractive pour les constructeurs européens, l'inverse est également vrai. Le chinois Dongfeng Motor vient d'installer un bureau en République Tchèque. Il s'agit de la première incursion du constructeur chinois dans un pays de l'Union européenne. Le « savoir-faire » des européens reste en effet, une plus value certaine pour les constructeurs chinois.

La crise actuelle n'est pas appelée à durer, les constructeurs automobiles établissent leurs stratégies à long terme. En avril dernier le Financial Times affirmait que les primes à la casse bénéficiaient aux économies des PECO. Grâce à ces incitations, certains constructeurs comme Dacia (Roumanie), Skoda et Hyundai (République tchèque), ainsi que Fiat (Pologne) ont vu leur production repartir à la hausse. En juin dernier, Kia a annoncé une augmentation de sa production de moteur en Slovaquie. Il prévoit d'investir 110,5 millions d'euros dans la construction d'une nouvelle usine de moteurs. La palme revient à la Roumanie qui reste le premier constructeur d'automobiles des PECO. En mars dernier, le contrat de privatisation d'Automobile Craiova avec la compagnie Ford confirme cette position de leader. A cela s'ajoute l'investissement de 200 millions d'euros de Ford Motor Company dans Ford Roumanie.

De son côté, le groupe PSA Peugeot Citroën conserve sa position de 2ème constructeur en Europe Centrale (Pologne, Hongrie, République Tchèque, Slovaquie, Slovénie, Croatie), où sa part de marché a doublé en 10 ans pour atteindre 11,3%. L'Ukraine, la Turquie ou la Roumanie constituent encore de réels relais de croissance pour le groupe. Afin de profiter de la croissance de ces marchés, le groupe développe des véhicules adaptés aux besoins locaux (petits véhicules d'entrée de gamme, petit moteur essence...).

Les PECO continuent donc d'attirer les investissements. Leur main d'œuvre est qualifiée et son coût reste faible. L'installation d'usines dans la région permet de se rapprocher des principaux centres de demandes européens. A cela s'ajoute les politiques d'incitation des Etats aux investisseurs (incitations fiscales, juridiques...) ainsi que la remontée de filière ou de gamme dans les équipements qui est assurée par le développement d'une relation d'assemblage qualifiée et rationnelle (les pays importent les pièces détachées et réexportent les voitures).

Le « phénomène » Dacia est le meilleur exemple de cette réussite. Renault connaît en effet, un succès mondial avec Logan, le véhicule de sa filiale roumaine. Pour faire face à la demande, Dacia prévoit d'augmenter sa production quotidienne de 1 2% et engager des effectifs supplémentaires. Les usines produiront des voitures six jours sur sept au lieu de cinq jours sur sept comme c'est le cas actuellement.

IDENTITE EUROPEENNE : LE DEBAT QUI NOUS MANQUE

BRUNO VEVER, SECRETAIRE GENERAL

Un débat sur l'identité nationale s'est engagé en France, à l'initiative de Nicolas Sarkozy et d'Eric Besson, sur un mode bien à nous mandatant les préfets pour l'animer. L'approche sémantique n'hésite pas à mixer des vocables, des symboles et des affectifs historiquement contrastés, tels que patrie, terre, chrétien, travail, liberté, résistance, famille et droits de l'homme, rallumant aussi de vieilles braises dans l'opinion. Ces controverses apparaissent déjà très françaises et peuvent nous rassurer sur la pérennité de notre identité.

Seul du gouvernement, Bernard Kouchner a osé poser une question candide : n'aurait-il pas été plus utile d'engager le débat sur notre avenir européen ? Le calendrier commémoratif de novembre a témoigné de la pertinence de cette interrogation, à commencer par sa déclinaison franco-allemande.

Ainsi Nicolas Sarkozy, invité le 9 novembre d'Angela Merkel au 20^{ème} anniversaire de la chute du mur de Berlin, a-t-il réuni les deux peuples, dans un allemand approximatif mais d'autant plus méritoire, autour des identités partagées de « frères » et de « Berlinois ».

Le surlendemain, rendant l'invitation à la chancellerie pour un 91^{ème} anniversaire inédit de l'armistice du 11 novembre, il qualifia le conflit de « guerre civile européenne ». On aura quand même attendu l'extinction de ses derniers vétérans pour ranimer la flamme de l'Etoile d'une main commune franco-allemande. Ce « enfin » avait aussi un goût de « bien tard ».

Ces références au creuset européen de nos identités n'étaient pas très nouvelles en soi. Suite à la chute du mur de Berlin, le chancelier Kohl avait déjà proclamé : « l'unification allemande et l'unification européenne sont les deux faces d'une même médaille ». Et François Mitterrand avait déjà répondu en écho : « la France est notre patrie, l'Europe est notre avenir ».

Aujourd'hui, à la fin de la première décennie du 21^{ème} siècle, le temps paraît venu d'aller au-delà des citations réitérées comme des commémorations solennelles, si édifiantes et émouvantes soient-elles. Les Européens ont moins besoin de grand-messes que d'une foi européenne rénovée et d'engagements concrets. On n'y parviendra pas sans relancer, éclairer et approfondir des débats qui conditionnent la vitalité et le devenir de notre identité commune.

A cet égard, le socle franco-allemand, beaucoup plus qu'une stèle commémorative fleurie, reste encore et toujours un vaste chantier embrouillé de ronces, plein de questions brûlantes et de problèmes à résoudre, comme d'opportunités manquées.

Sur le plan culturel, la connaissance mutuelle de nos langues respectives apparaît une cause en déshérence tragique, faute d'initiatives à la hauteur – contribuant aussi à appauvrir le mode de pensée et d'expression à Bruxelles -.

Sur le plan politique, la France a récusé de façon constante les propositions allemandes successives pour une intégration renforcée à caractère fédéral – que l'Allemagne ne serait sans doute plus en situation de renouveler aujourd'hui -.

Sur le plan économique, la gestion de l'euro, notre enfant si prometteur, continue de nous diviser dix ans après sa naissance faute d'approche commune en matière budgétaire et fiscale - ce qui nous rend incapables d'en faire une avant-garde entraînant la construction européenne -.

Même constat face à la crise, où l'Allemagne, faute de confiance et de complicité mutuelle, a refusé toute approche commune dans le sauvetage des banques et l'appui aux entreprises en difficulté, notamment de l'automobile - condamnant l'Europe à se replier frileusement sur des dispositifs nationaux qui fragilisent les acquis du marché unique -.

Enfin, sur le plan énergétique, si vital face aux enjeux de ce siècle, Siemens a fini par lâcher Areva pour se tourner vers le groupe russe Rosatom, faisant voler en éclats un volet stratégique de notre coopération industrielle – alors que notre réconciliation d'après-guerre avait voulu se fonder sur la mise en commun de nos intérêts en pareils domaines -.

Si tant d'occasions ont été perdues, c'est bien parce que nous avons toujours autant de mal à nous ressentir et à nous comporter en Européens, en un mot à « devenir » Européens, cette identité évanescence dont on ne paraît se soucier qu'épisodiquement, pour faire bonne figure lors d'anniversaires de famille.

Sachons reprendre à notre compte ce que Mikhaïl Gorbatchev avait judicieusement rappelé il y a vingt ans : la vie punit ceux qui viennent trop tard. Alors n'attendons pas l'extinction des derniers militants de l'Europe pour ranimer la flamme de notre identité européenne !