



COVALENCE ANALYST PAPERS

Délocalisation de l'industrie automobile entre l'Europe de l'Ouest et l'Europe de l'Est

[Philippe de Castro](#), Faculté des Sciences Economiques et Sociales, Université de Genève (Switzerland), intern analyst, Covalence SA, Geneva, 14.11.2006

Pas un jour ne passe sans que les médias ne relatent une fermeture d'usine en Europe Occidentale. La concurrence acharnée à laquelle se livre les industriels, tous secteurs confondus, oblige les entreprises à se lancer dans des plans de restructurations souvent accompagnées de suppressions d'emploi et de délocalisations. Dans ce climat difficile, deux visions s'affrontent quant à l'avenir de l'industrie européenne, notamment celui de l'industrie automobile. D'un côté, des prévisions alarmantes annoncent sa disparition au profit de pays aux coûts de production plus bas. De l'autre, on minimise l'impact réel des délocalisations sur l'emploi.

Cette étude va tenter de donner un aperçu de la situation telle qu'elle se présente au début des années 2000. Il sera question d'évaluer l'importance des pertes d'emploi imputables aux délocalisations, ainsi que de donner une esquisse de l'évolution probable que connaîtra l'industrie européenne dans les années à venir.

1. L'émergence du phénomène de délocalisation

Pour arriver à la délocalisation complète d'une chaîne de production, la plupart des entreprises du secteur automobile sont passées par trois phases. La première consiste à construire ou acquérir une usine en Europe de l'Est pour y fabriquer des modèles de voitures peu onéreux exclusivement destinés au marché des pays émergents. Grâce à des coûts de production très en dessous de ceux pratiqués à l'Ouest de l'Europe, ces véhicules deviennent abordables pour une clientèle au faible pouvoir d'achat. L'exportation de ces automobiles vers les marchés occidentaux n'est alors pas envisageable, car elles ne correspondent pas aux goûts des consommateurs des pays développés.

Dans une seconde phase, les progrès dans le savoir faire de la main d'œuvre des pays émergents, ainsi que des investissements plus conséquent dans les matériaux utilisés, permettent à ces véhicules d'être considérés comme exportables vers les pays à plus hauts revenus. L'exemple le plus connu à ce jour reste celui de la Dacia Logan (Renault), qui dans un premier temps exclusivement réservé aux marchés de l'Est a fini par être vendu en Europe de l'Ouest. A ce stade, on ne peut pas encore parler de délocalisation, car il n'y a pas de mouvements d'exportation de chaînes de production vers l'Est. Les véhicules spécifiques aux marchés de l'Europe Occidentale continuent à être produits à l'Ouest.

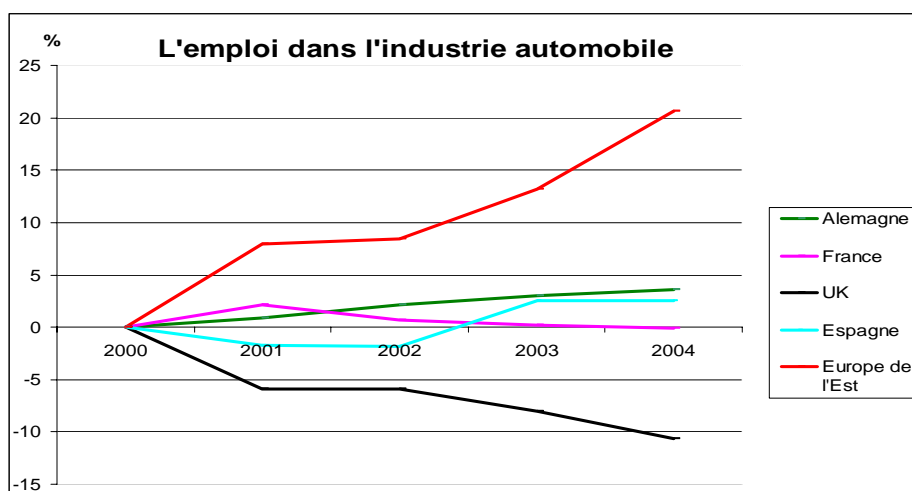
La dernière phase de ce processus aboutie à la délocalisation complète ou partielle de chaînes de montages située en Europe de l'Ouest en direction de l'Est.

D'un côté on assiste à des fermetures d'usines et des suppressions d'emploi, de l'autre les investissements affluent, des usines sont construites et de nouveaux emplois sont créés. Deux raisons motivent les manufacturiers automobiles à délocaliser. La première fait référence aux coûts de production moins élevés dans les pays de l'Est. La main d'œuvre bon marché (5 à 6 fois moins chers qu'en Europe de l'Ouest) ainsi que les cadeaux fiscaux octroyés par les Etats qui se font une terrible concurrence pour attirer ces entreprises sur

leur territoire, sont autant de paramètres qui permettent des coûts de productions plus faibles à l'Est. La deuxième raison qui pousse les entreprises à délocaliser est d'ordre géographique. Le développement économique que connaissent les pays d'Europe de l'Est porte à croire que le marché automobile se déplace vers l'Est. En effet, avec un pouvoir d'achat qui augmente, les habitants de ces pays deviennent des clients potentiels des véhicules qui étaient jusqu'alors réservés aux habitants des pays développés d'Europe de l'Ouest. En délocalisant vers l'Est, ces entreprises se retrouvent ainsi au centre du nouveau grand marché européen.

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

Si l'on se réfère au graphique élaboré à partir de chiffres publiés par l'ACEA¹ (European Automobile Manufacturers Association), il est possible de constater que l'emploi dans l'industrie automobile en Europe de l'Ouest entre 2000 et 2004, reste assez stable, mais avec une légère tendance à la baisse tout de même.



Le pays le plus touchés par la récession dans ce secteur est la Grande-Bretagne, avec une baisse d'un peu plus de 10% de ses effectifs en quatre ans. L'emploi en France, en Espagne et en Allemagne, reste relativement stable. En Europe de l'Est par contre, l'emploi dans le secteur automobile progresse de plus de 20%. Cette forte croissance se retrouve dans les chiffres de l'AFII² (Agence Française pour les Investissements Internationaux) où l'on peut constater que sur 100 emplois créés dans l'industrie automobile, 77 le sont à l'Est et seulement 23 à l'Ouest.

3. Pertes d'emploi imputables aux délocalisations

Une partie des pertes d'emploi dans le secteur automobile en Europe de l'Ouest dues à des restructurations aux seins des entreprises, est directement imputable aux délocalisations vers l'Europe de l'Est.³ Selon les statistiques de l'EMCC⁴ (European Monitoring Centre on Change), entre 2002 et 2006, le pourcentage des suppressions d'emploi en France que l'on peut attribuer aux délocalisations est de 11.8%, soit 1'233 sur 10'427 postes concernés par les restructurations. En Allemagne ce pourcentage n'est que de 1.2%, 381 postes sur 31'857.

Les suppressions d'emploi dues aux délocalisations en termes absolus sont donc faibles, elles ne représentent qu'une proportion peu élevée des pertes d'emploi dans le secteur automobile en Europe durant ces quatre dernières années.

¹[http://www.acea.be/ASB20/axidownloads20s.nsf/Category2ACEA/7208AF2F713C797DC1257199002A82F9/\\$File/ECONOMIC%20REPORT%200606%20Internet.pdf](http://www.acea.be/ASB20/axidownloads20s.nsf/Category2ACEA/7208AF2F713C797DC1257199002A82F9/$File/ECONOMIC%20REPORT%200606%20Internet.pdf) (p.29)

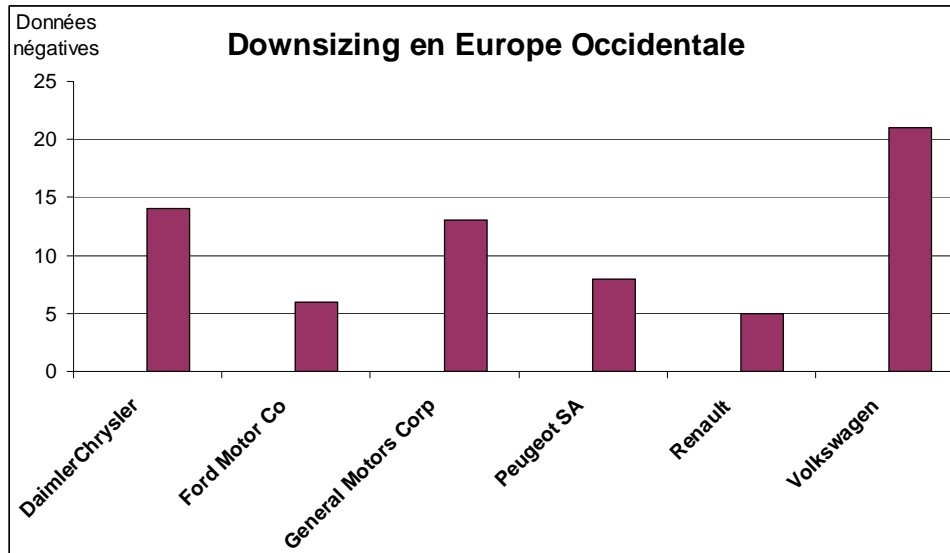
²http://www.afii.fr/France/ChoosingFrance/Statistics/research_2006-05-12_fr.pdf (p.10)

³On supprime un poste de travail en Europe Occidentale pour ouvrir le même quelques milliers de kilomètres plus loin en Europe de l'Ouest.

⁴<http://www.emcc.eurowfound.eu.int/erm/index.php?template=stats>

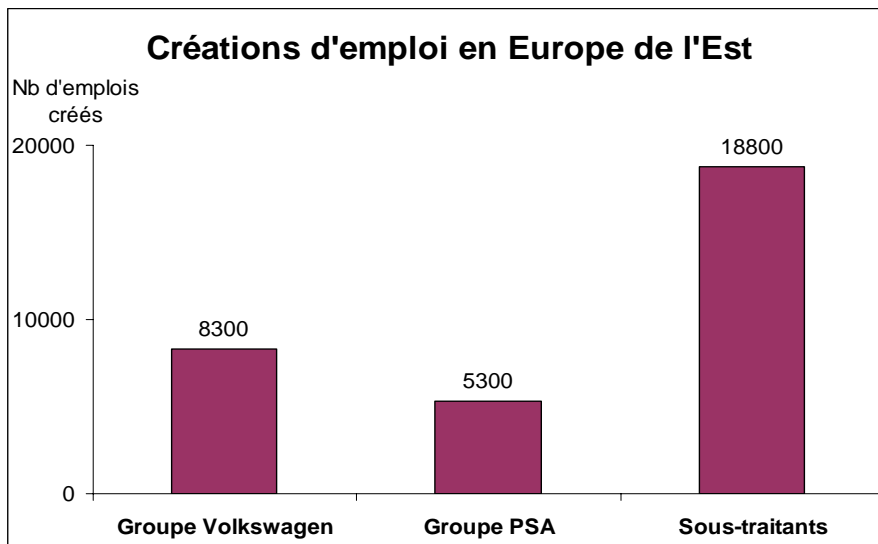
4. Comparaison entre les suppressions d'emploi à l'Ouest et les créations d'emploi à l'Est

Pour percevoir le phénomène des délocalisations dans son ensemble, il est intéressant d'analyser le lien entre les suppressions de poste de travail en Europe de l'Ouest et les créations de poste en Europe de l'Est. L'objectif est de voir si une entreprise qui diminue ses emplois à l'Ouest va forcément créer de nouveaux emplois à l'Est. Dans le cas où cela s'avèrerait, on peut bel et bien parler de délocalisation.



Le graphique établi à partir des données de Covalence concernant les restructurations en Europe, montrent que le groupe Volkswagen et le groupe PSA (Peugeot-Citroën), ont eu beaucoup de données négatives durant ces quatre dernières années. Ces deux groupes ont donc, à priori, supprimé beaucoup de poste de travail en Europe de l'Ouest. Maintenant si l'on regarde le graphique recensant les créations de postes dus à des investissements de pays d'Europe Occidentale en Europe de l'Est entre 2002 et 2005⁵, on peut constater que le groupe Volkswagen et le groupe PSA ont aussi créé énormément de poste de travail en Europe de l'Est dans le secteur automobile. En comparant ces deux grands groupes manufacturiers, il est possible de constater que Volkswagen, qui a le plus de données négatives concernant les restructurations à l'Ouest est aussi celui qui a créé le plus d'emplois à l'Est.

⁵Chiffres donnés par l'AFII (Agence française pour les investissements internationaux)
http://www.afii.fr/France/ChoosingFrance/Statistics/research_2006-05-12_fr.pdf (p.21-22)



Il est vrai que deux tableaux n'illustrent qu'une tendance, car il met en balance le nombre de données négatives concernant les restructurations à l'Ouest avec le nombre de poste de travail créé à l'Est, mais ils mettent tout de même en évidence le mouvement de délocalisation de l'Europe Occidentale vers l'Europe de l'Est, en d'autres termes, qu'il existe un lien entre suppressions d'emploi d'un côté et créations d'emploi de l'autre.

5. Conclusion

Cette tendance à la délocalisation que l'on a pu observer, même si elle n'est pas très importante en terme de suppressions d'emploi sur ces dernières années, ne peut que s'accroître avec le temps. En effet la concurrence et la quête du moindre coût vont amener progressivement l'industrie automobile vers l'Est, là où les coûts de production sont plus bas. De plus, les délocalisations ont un effet « boule de neige », car les manufacturiers automobiles et sous-traitants étant étroitement liés, il est facile d'imaginer que la délocalisation de l'un dans un pays de l'Est poussera l'autre à le suivre. C'est donc une sorte de cercle vicieux qui se met lentement en place et qui risque de prendre une ampleur toujours plus grande dans l'avenir, avec les conséquences que l'on peut imaginer pour l'emploi dans l'industrie automobile en Europe de l'Ouest.