

1. L'INDUSTRIE EUROPENNE EN CRISE : QUELLES STRATEGIES DE REDEPLOIEMENT ?



Alexander Law
Chef Economiste, Xerfi

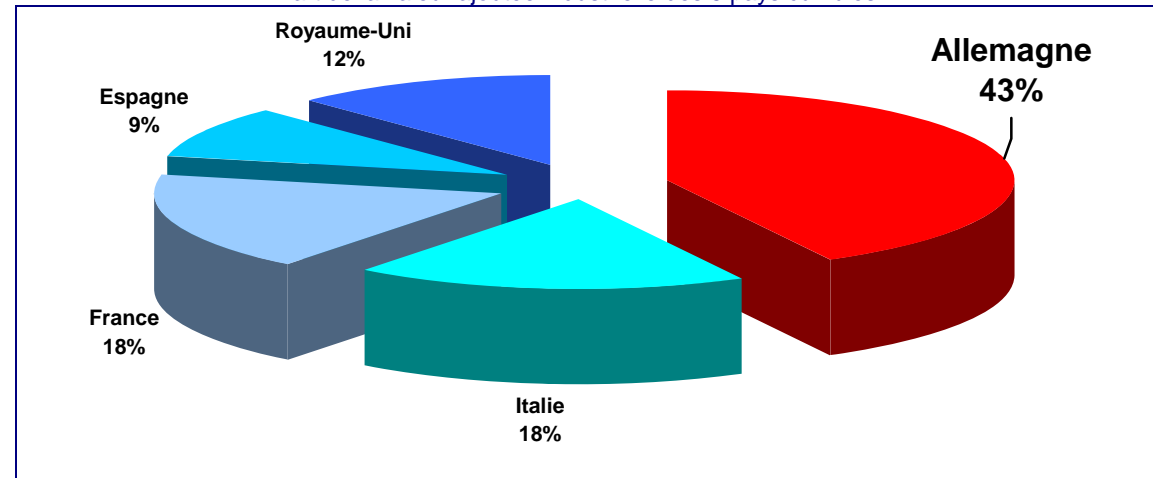
Industrie : amorce de dégel, mais pas de redoux

Les derniers chiffres pour l'industrie européenne sont plutôt encourageants. La production repart en France comme en Allemagne et on sent même frémir un investissement asthénique depuis un an. Le secteur qui illustre le plus parfaitement cette évolution est l'automobile : en France, en novembre, la production a bondi de 8,5%, aidée comme en Espagne, Italie, Allemagne ou au Royaume-Uni par la prime à la casse. Mais si 2009 a été faste pour les immatriculations, la production nationale a chuté l'année dernière. Car à trop se réjouir du rebond qui s'amorce, on en oublierait presque la violence du choc que nous venons de subir. Fin 2009, dans l'Hexagone, la production automobile demeurait inférieure de près de 30% à la moyenne enregistrée en 2005, année qui n'avait pourtant rien de miraculeux. En d'autres termes, après être tombés dans le précipice, il faut aujourd'hui regimber la pente. Or, la marche sera lente et ardue. Lente, car le tissu industriel a été dégradé par la crise : les grandes entreprises s'en sont plutôt bien sorties. Mais elles ont fait porter le risque à leurs fournisseurs et sous-traitants, qui se sont retrouvés étranglés par une distribution chiche de crédit et une trésorerie insuffisante. Ardue car la demande reste fragile, faute de visibilité conjoncturelle suffisante. Bref, l'hiver n'est pas fini pour l'industrie européenne. □

VIDEO [Industrie : amorce de dégel, mais pas de redoux](#)

L'Allemagne... et les autres

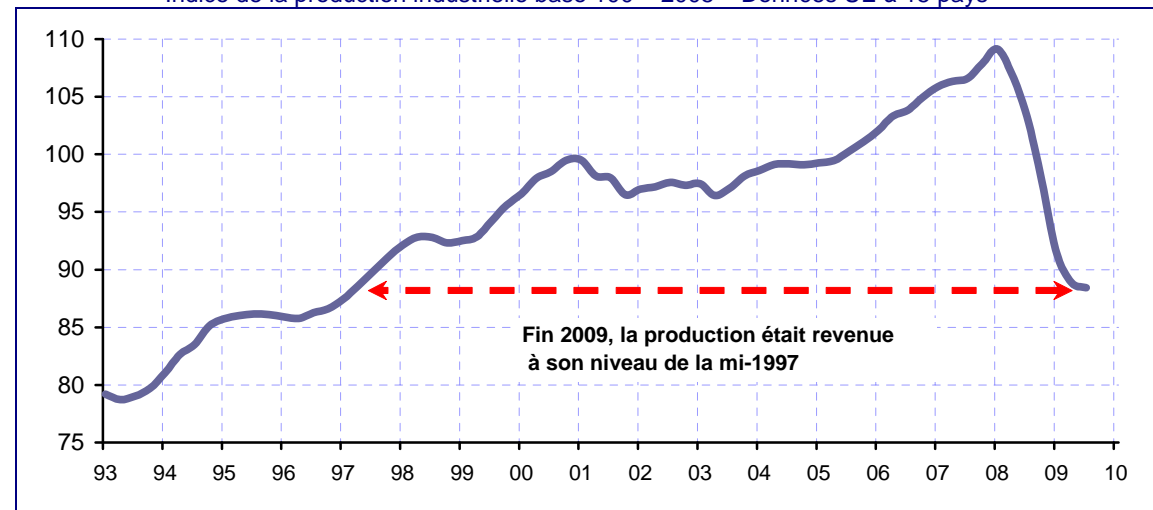
Part de la valeur ajoutée industrielle des 5 pays cumulés



Source : Eurostat, données 2007

La crise a fait perdre 12 ans à l'industrie européenne

Indice de la production industrielle base 100 = 2005 – Données UE à 15 pays



Source : Eurostat via EcoWin, (dernières données T3 2009)

Allemagne : le poids lourd industriel a évité le KO

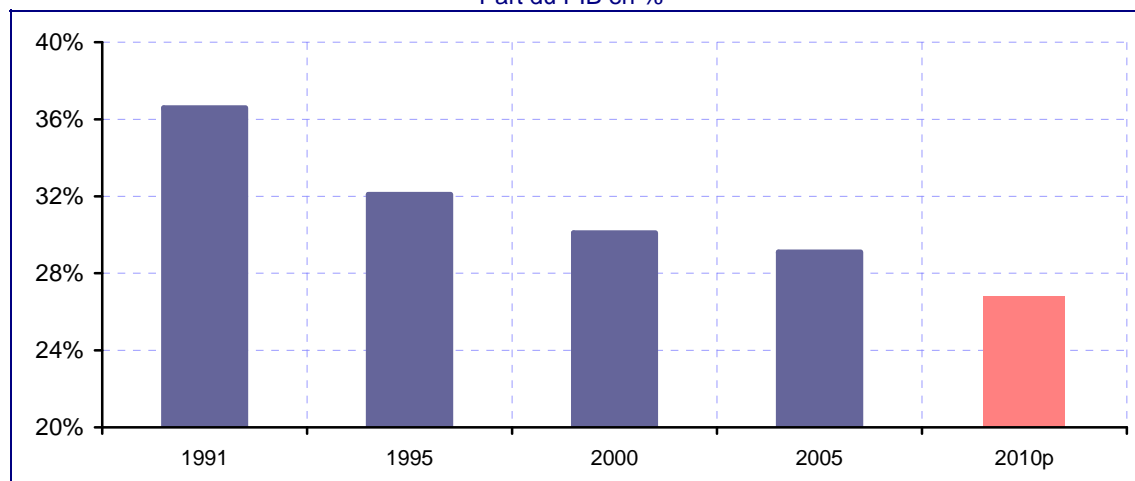
1. INDUSTRIE EUROPEENNE

Les chiffres sont édifiants : à elle seule l'Allemagne représente près de 40% de la production manufacturière de la zone euro. Son modèle de croissance, basé sur les exportations, est centré sur la **spécialisation industrielle** sur des produits à **forte valeur ajoutée**. Les firmes d'outre-Rhin, bien que souvent inconnues du grand public, occupent des **positions de leaders mondiaux** sur des niches industrielles haut de gamme ou à forte intensité technologique. Ce positionnement dans le spectre des qualités leur donne une **autorité de marché** et les protège de la concurrence par les prix des pays émergents.

Bien qu'elle ait été fortement affectée par la crise économique de 2008-2009, il est peu probable que l'économie allemande change de modèle une fois la crise passée. Les producteurs de biens d'équipements commencent d'ailleurs à bénéficier d'une reprise de la demande des pays émergents, notamment asiatiques, où la production industrielle est en train de redémarrer. A la différence d'un autre grand pays industriel ayant tout misé sur les exportations, le Japon, l'Allemagne a su garder une part constante (d'environ 10%) dans les exportations mondiales, malgré l'essor formidable des économies émergentes au cours de la dernière décennie. En effet, la stratégie allemande, qui s'appuie aussi sur l'**économie de bazar**, c'est-à-dire la délocalisation des phases des processus de production à plus faible valeur ajoutée, a permis aux industriels d'outre-Rhin de conquérir des parts de marché dans les pays partenaires de l'Union européenne, comme la France ou l'Italie.

L'industrie demeure fondamentale outre-Rhin

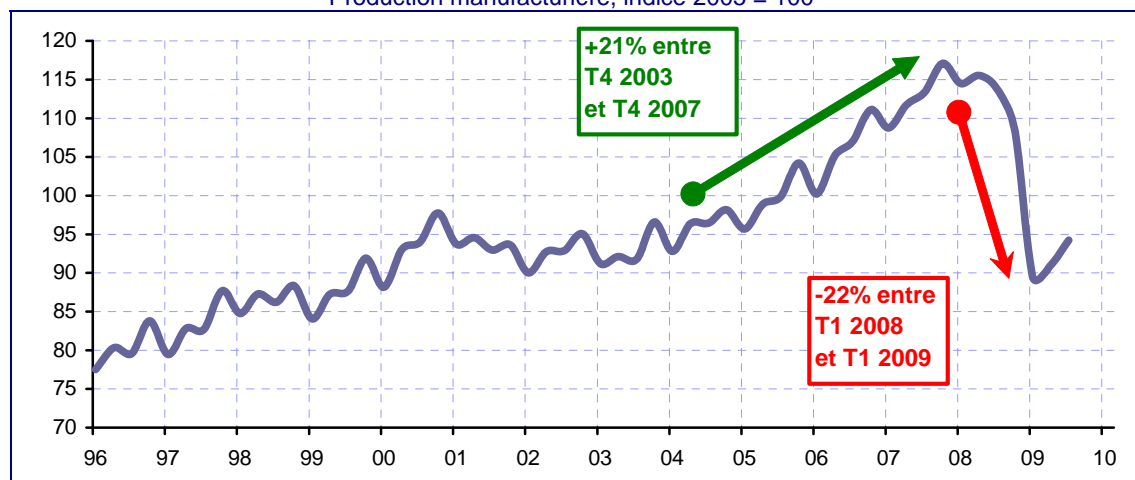
Part du PIB en %



Sources : calculs et prévisions Xerfi (données Destatis via EcoWin)

Après la « Kolossal » croissance, la crise brutale

Production manufacturière, indice 2005 = 100



Sources : calculs Xerfi (données Destatis, dernière donnée T3 2009)

Allemagne : le roi des exports détrôné par la Chine

1. INDUSTRIE EUROPEENNE

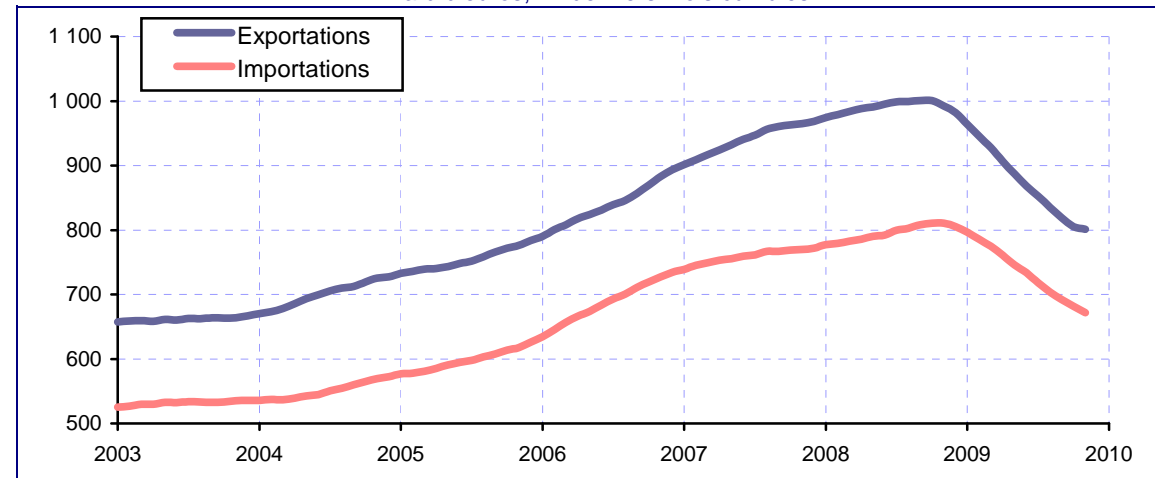
La sentence est tombée : en 2009, l'Allemagne a été dépassée par la Chine en tant que 1^{er} exportateur mondial. Il faut dire que notre voisin d'outre-Rhin a souffert de la dégradation exceptionnelle de la conjoncture dans l'UE de même que du retournement du commerce mondial. La Chine, quant à elle, a su compenser l'écroulement de la demande américaine en réorientant ses ventes vers des pays toujours voraces pour la production locale : Inde, Brésil, etc.

Il n'empêche, l'Allemagne demeure une redoutable machine à exporter et assure presque à elle seule l'équilibre des comptes extérieurs eurolandais. Mais cette réussite s'est forgée au prix d'une décennie de sacrifices et d'austérité salariale. La consommation des ménages n'a pas profité des années fastes et n'a pu servir d'amortisseur lorsque la crise s'est propagée au commerce mondial. Cette stratégie est également résolument non coopérative. Si l'Allemagne a réussi à grignoter des parts de marché, c'est au détriment de ses partenaires de la Zone euro. L'instauration d'une TVA sociale, à cet égard, a été particulièrement révélatrice.

Reste à régler le problème de la spécialisation sectorielle de l'Allemagne : l'automobile représente en tendance plus de 10% des exportations allemandes. En période de stimulation du marché, c'est une aubaine. Mais une fois épuisées les stimulations gouvernementales, cela pourrait bien s'avérer un handicap. Berlin mise donc sur un réveil de l'investissement au niveau mondial pour relancer les ventes des machines outils et plus généralement des biens d'équipement qui demeurent des pôles d'excellence.

Le matelas des excédents commerciaux s'est dégonflé

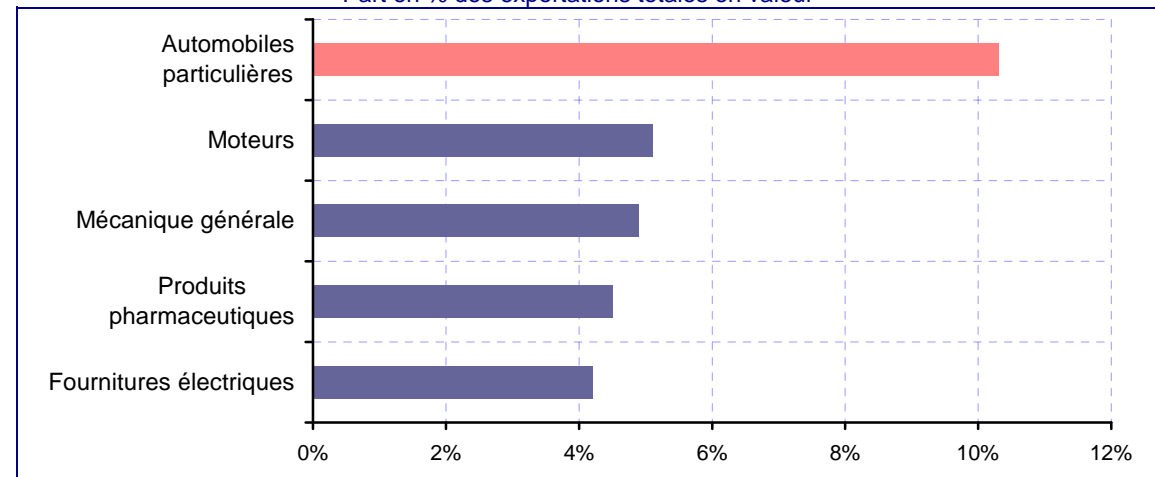
Milliard d'euros, 12 derniers mois cumulés



Sources : calculs Xerfi (données Destatis via Reuters EcoWin, dernières données novembre 2009)

Automobile et mécanique : les valeurs sûres du modèle allemand

Part en % des exportations totales en valeur



Sources : calculs Xerfi (données primaires Chelem, dernières données 2007)

France : une industrie en mauvais état...

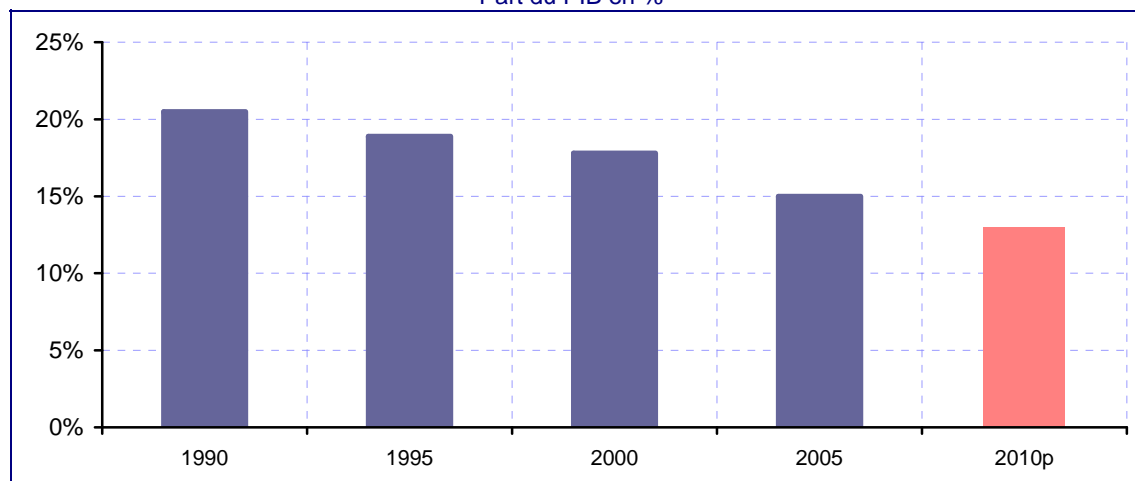
1. INDUSTRIE EUROPEENNE

Alors que se tiennent actuellement les Etats Généraux de l'Industrie, les producteurs français sont toujours en train de payer la facture de la crise. La demande extérieure s'est effondrée, l'investissement s'est éteint et les perspectives demeurent des plus incertaines. Il faut dire que les poids lourds industriels ont essuyé leur crise la plus grave de l'histoire récente. L'automobile a certes redressé la tête en fin d'année dernière. Mais à quel prix ? La prime à la casse a soutenu artificiellement les ventes, mais le débranchement progressif des perfusions ne se fera pas sans difficultés. Les Etats Généraux ont une lourde responsabilité : redonner ses lettres de noblesse à une **politique industrielle digne de ce nom**. Sans l'Etat, point d'Ariane, de TGV ou d'Airbus. Il s'agit justement là de points forts traditionnels de l'industrie française : les secteurs à forte intensité capitaliste et exigeant une **interface importante avec les services**. Services financiers d'abord, car les montages de cette nature nécessitent un réel savoir-faire. Services de maintenance ensuite, qui garantissent des revenus récurrents par la suite.

Mais l'industrie française doit tout de même se préparer à une année 2010 difficile. Bien entendu, il ne sera pas possible de faire pire que l'année dernière, mais l'éclaircie que nous entrevoyons actuellement repose sur des fondements fragiles. **Les carnets de commandes des chefs d'entreprise restent singulièrement dégaris**. Par ailleurs, inutile d'espérer de miracles liés au déstockage : échaudés les chefs d'entreprise n'entreposeront que le strict nécessaire, d'autant plus que les cours des principales matières premières restent soumis à de très fortes volatilités.

L'amaigrissement industriel se poursuit

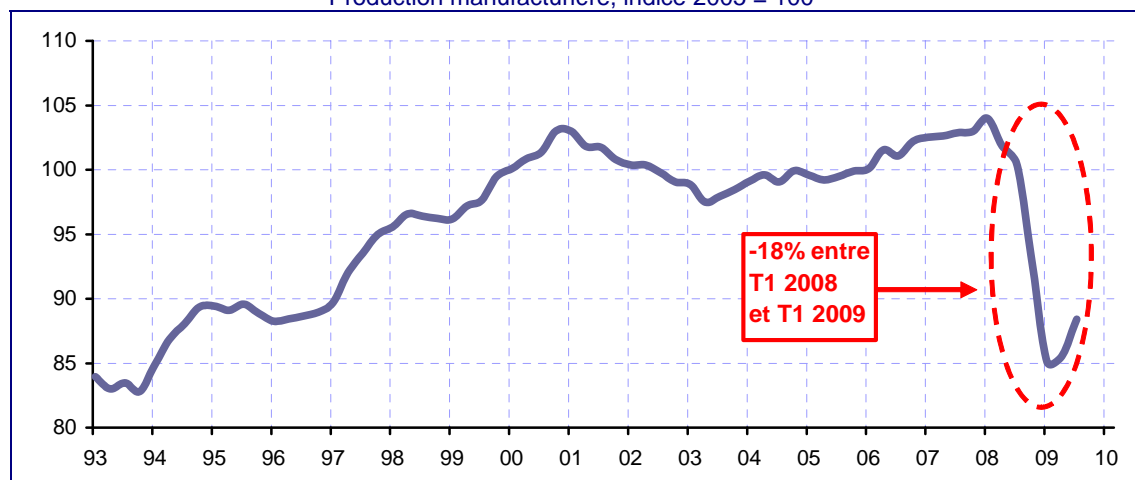
Part du PIB en %



Sources : calculs et prévisions Xerfi (données INSEE via EcoWin)

Pour le rebond c'est bon, mais la reprise est indécise

Production manufacturière, indice 2005 = 100



Sources : calculs Xerfi (données INSEE via EcoWin, dernières données T3 2009)

... mais une stature industrielle internationale à défendre

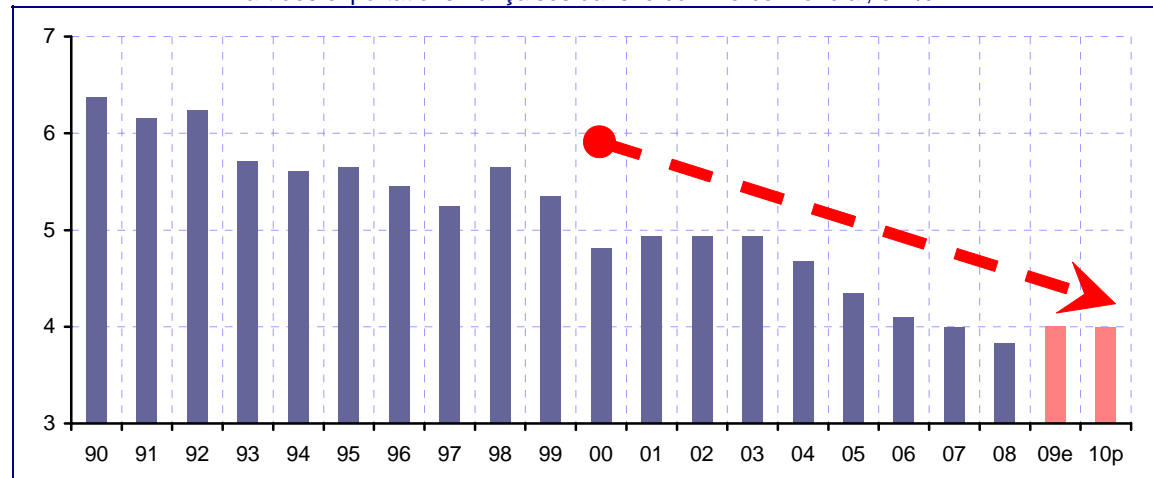
1. INDUSTRIE EUROPEENNE

Alors que la part de marché des exportations françaises dépassait largement les 6% en 1990, désormais elle atteint péniblement 4%, signe des difficultés des exportateurs français à lutter à l'international. Bien entendu, on pourra y voir les effets de la libéralisation du commerce mondial et de l'entrée en scène d'économies émergentes à la compétitivité-prix défiant toute concurrence... en tout cas occidentale. **Mais la principale menace est venue de bien plus près, d'un pays frontalier même.** Il s'agit bien entendu de **l'Allemagne** dont toute la stratégie de ces dernières années a été basée sur la capture de parts de marché au détriment de ses voisins européens, l'Espagne, l'Italie et la France en tête.

La France n'en conserve pas moins de nombreux atouts, à commencer par sa **capacité à maintenir des grands groupes** – et leurs sièges (avec tous les effets de déversement induits) – sur son territoire. Elle bénéficie également de la présence d'industries qui peuvent se prévaloir de contrats longs, souvent garantis par les Etats. C'est typiquement le cas des équipements de transport professionnel, dont l'exemple le plus illustre est l'aéronautique. Les livraisons d'Airbus, projet européen par excellence, contribuent grandement à contenir le déficit commercial de la France dans les limites du raisonnable. Mais cette force peut également être une faiblesse : lorsque les ventes d'aéronefs sont mal orientées, les ventes françaises à l'étranger plongent dangereusement. En ce sens, les difficultés actuelles des compagnies aériennes mondiales et les atterrissements autour du projet A400M sont particulièrement malvenus.

La part de marché de la France à l'export a fondu comme neige au soleil

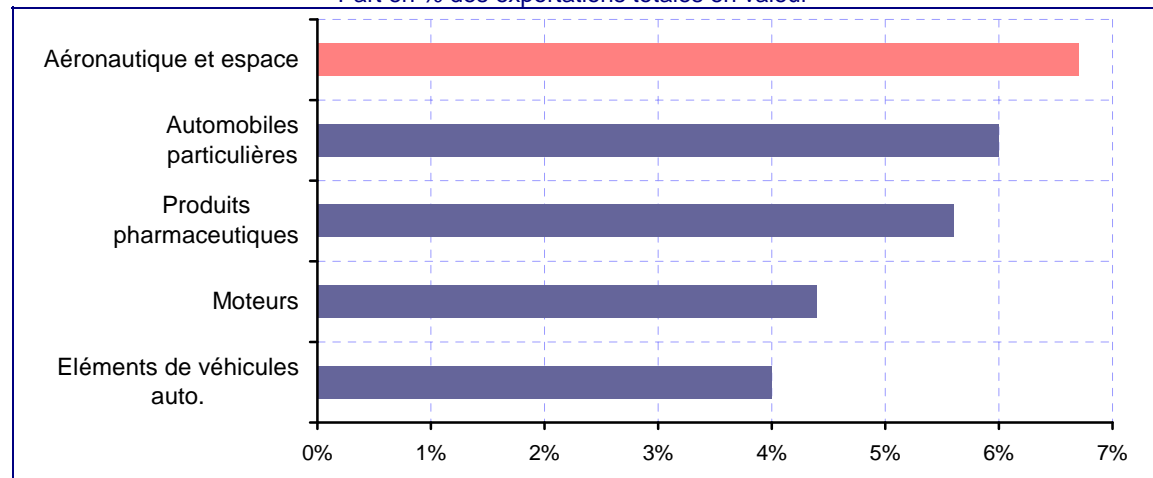
Part des exportations françaises dans le commerce mondial, en %



Sources : estimations et prévisions Xerfi (données OCDE via Reuters EcoWin)

Les grands contrats boostent les exports

Part en % des exportations totales en valeur



Sources : calculs Xerfi (données primaires Chelem, dernières données 2007)

Royaume-Uni : non, l'industrie n'est pas morte...

1. INDUSTRIE EUROPEENNE

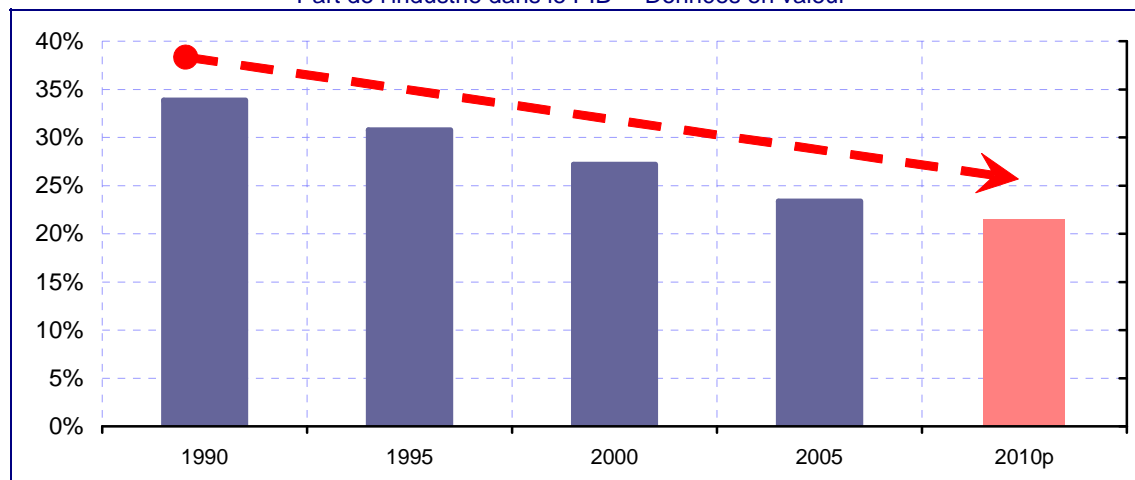
L'image renvoyée par le Royaume-Uni est souvent fautive. Ce serait une économie à 100% tournée vers les services, qui aurait abandonné toute son activité manufacturière sous les coups de boutoir de la révolution thatchérienne. La réalité est toute autre. D'après nos calculs, en réalité l'industrie représente encore 1/5 du PIB. Bien entendu, nous sommes loin des 33% enregistrés au début des années 1990, mais **l'industrie d'outre-Manche demeure puissante**. Au total, la production britannique lui permet de se hisser à la 6^e place du palmarès mondial, derrière l'Italie, certes, mais devant la France.

D'où vient alors ce mythe d'un Royaume-Uni complètement désindustrialisé ? Certainement de la **perte de la majeure partie des sièges sociaux** que ce soit dans l'automobile ou encore dans la chimie. Qui dit perte de sièges sociaux, dit également perte de centres de décision et, partant d'influence. Cela explique en partie pourquoi les destructions d'emplois ont été massives ces dernières décennies. Nous estimons qu'entre 1990 et 2010, l'emploi manufacturier aura été divisé par deux. Cette évolution est somme toute logique : lorsque PSA Peugeot Citroën a dû se résoudre à fermer une usine sur le Vieux Continent, c'est le site de Ryton qui avait été choisi. De fait, le groupe français avait les mains bien plus libres que si elle avait dû s'attaquer à un site en France avec toutes les répercussions politiques et sociales que cela aurait impliqué.

Il n'empêche, le Royaume-Uni conserve aujourd'hui une base industrielle importante, avec une main-d'œuvre disponible et formée. De quoi attirer le regard des investisseurs étrangers.

Malgré l'érosion, l'industrie représente toujours un cinquième du PIB

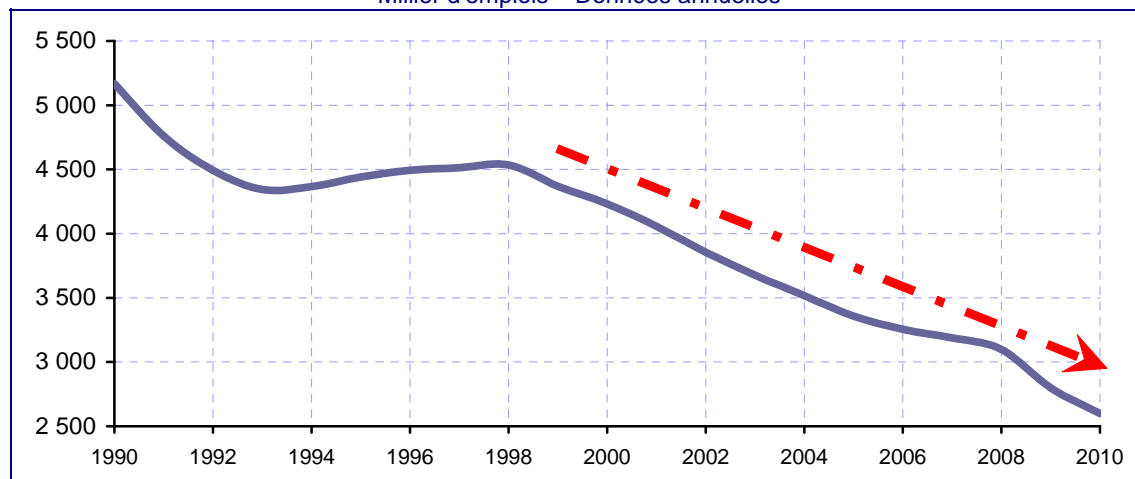
Part de l'industrie dans le PIB – Données en valeur



Sources : prévisions Xerfi (données ONS via EcoWin)

Mais l'emploi a été divisé par deux en vingt ans

Millier d'emplois – Données annuelles



Sources : prévisions Xerfi (données ONS via EcoWin)

...après le déclin, le regain ?

Entre le milieu des années 1990 et le milieu de la décennie 2000, la production industrielle a été caractérisée par une très grande stabilité. **Le pays a conservé des positions fortes sur des secteurs clés** : aéronautique, défense, automobile, etc. tout en perdant des parts de marché sur des segments d'entrée de gamme. Dans l'automobile, par exemple, le pays conserve des unités d'assemblage d'automobiles de General Motors (Vauxhall), Nissan, Honda ou encore Toyota. Ford y produit encore des moteurs diesel, après la fermeture de son usine de Dagenham en 2002. Au total, le Royaume-Uni demeure le 13^{ème} producteur mondial d'automobiles, alors même que le pays ne conserve plus de constructeur d'envergure mondiale.

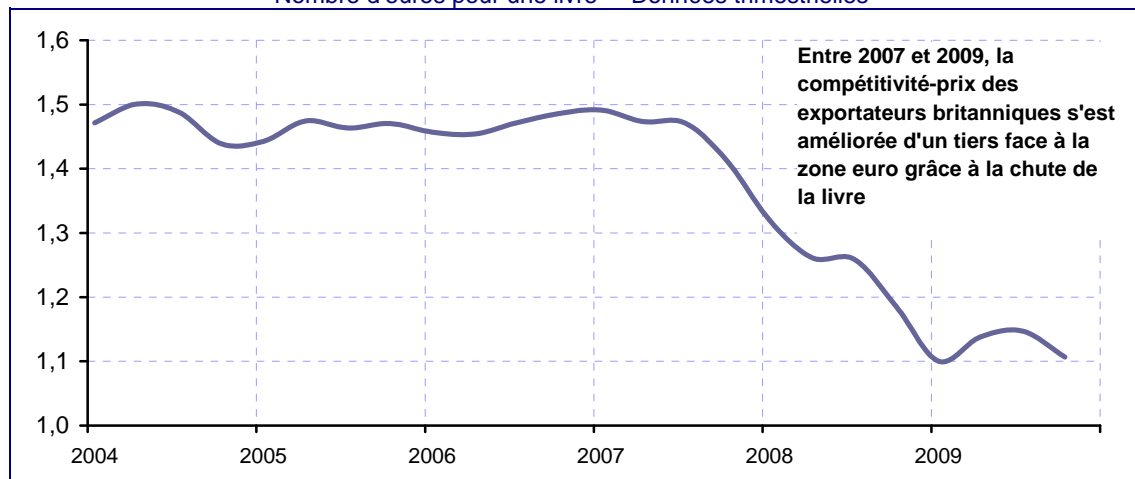
Plus conjoncturellement, depuis la mi-2007, l'économie britannique dispose d'un atout considérable : celui de la **faiblesse de la livre** ; Alors que la Zone euro a dû affronter une monnaie qui flirte toujours avec les 1,5 dollar, les exportateurs britanniques ont pu bénéficier sur la même période d'une amélioration de leur compétitivité-prix face aux producteurs de la Zone euro d'un tiers grâce à la simple glissade de la livre. Cette stratégie n'est pas sans danger, puisqu'elle renchérit les coûts des intrants dans la production. Mais elle produit déjà ses effets : le moral des exportateurs est au beau fixe. Et au 3^e trimestre de 2009, le déficit commercial du Royaume-Uni face aux pays membres de la Zone euro s'est retrouvé à son plus faible niveau depuis la fin 2006.

Bien entendu, le pays ne retrouvera pas une croissance forte grâce au seul dynamisme de son industrie, mais il pourrait tout de même s'agir d'une roue de secours bien inattendue.

1. INDUSTRIE EUROPEENNE

La dépréciation de la livre redonne de la compétitivité aux exportateurs

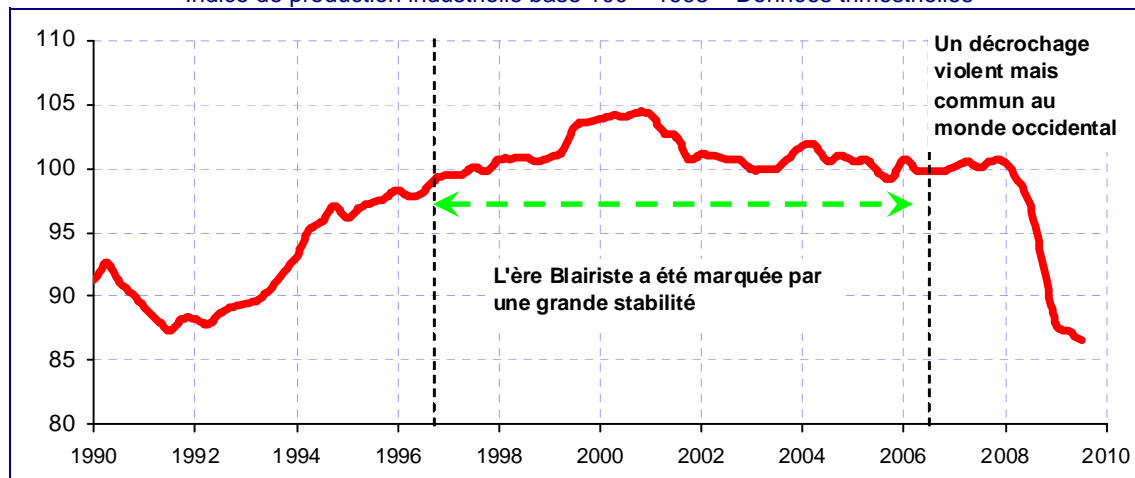
Nombre d'euros pour une livre – Données trimestrielles



Source : Reuters via EcoWin

Le chemin de la reprise sera toutefois long et ardu

Indice de production industrielle base 100 = 1995 – Données trimestrielles



Sources : ONS via EcoWin (dernière donnée novembre 2009)

Italie : touchée mais pas coulée...

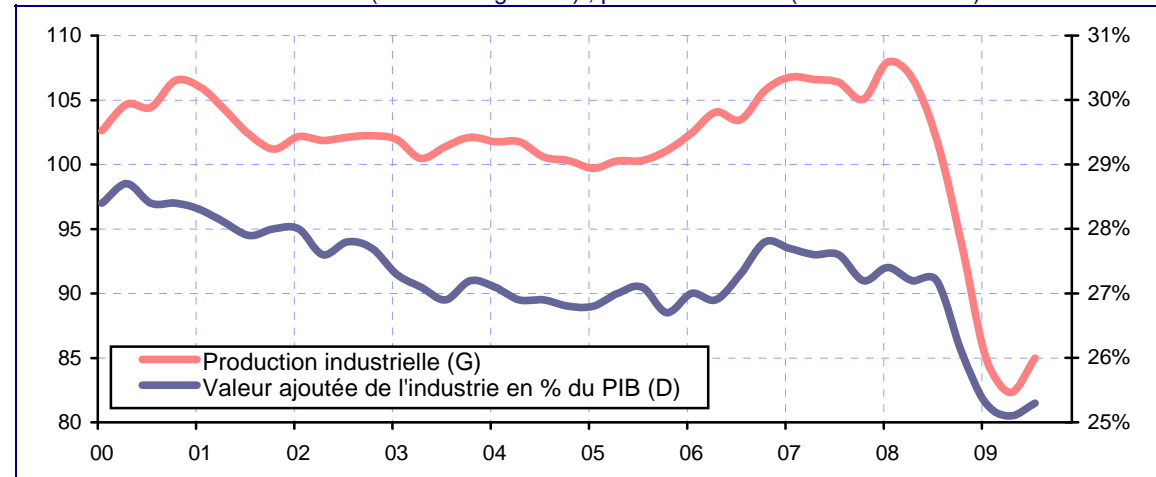
1. INDUSTRIE EUROPEENNE

Le calendrier a été désastreux : la crise globale a fortement mis à mal l'industrie italienne alors qu'elle commençait juste à récolter les fruits d'une **profonde phase de restructuration**. L'adoption de l'euro et l'intégration croissante des pays émergents dans l'économie mondiale ont rendu nécessaire un changement généralisé de stratégie de la part des industriels transalpins. Spécialisés dans des secteurs à moyen ou faible contenu technologique (textile-habillement, cuir-chaussure, automobile, mécanique, meubles, etc.), ces derniers ont souvent bénéficié, jusqu'au milieu des années 1990, de dévaluations de la lire qui renforçaient temporairement leur compétitivité-prix.

Le renoncement à l'arme monétaire et l'irruption des grandes économies émergentes dans l'arène du commerce mondial ont entraîné un recentrage de la stratégie industrielle italienne sur la **conception**, la **marque** et la **qualité** des produits. Cette réorganisation s'est traduite par une baisse de la production industrielle entre 2001 et 2005, reflétant une délocalisation des phases à moindre valeur ajoutée des processus productifs dans des pays à plus faible coût du travail. 2006 et 2007 ont été en revanche des années de reprise quasi-généralisée de la production industrielle et des exportations. Après des années de recul, la productivité du travail a également recommencé à progresser, effet positif des restructurations des années précédentes. Ce cercle vertueux a été brutalement cassé par le tsunami économique et financier de 2008-2009. Bien que fortement affectée, l'industrie italienne a plus de chances aujourd'hui de se reprendre d'une telle crise qu'elle n'en avait il y a une dizaine d'années.

L'industrie conserve un poids important dans le PIB, malgré la crise

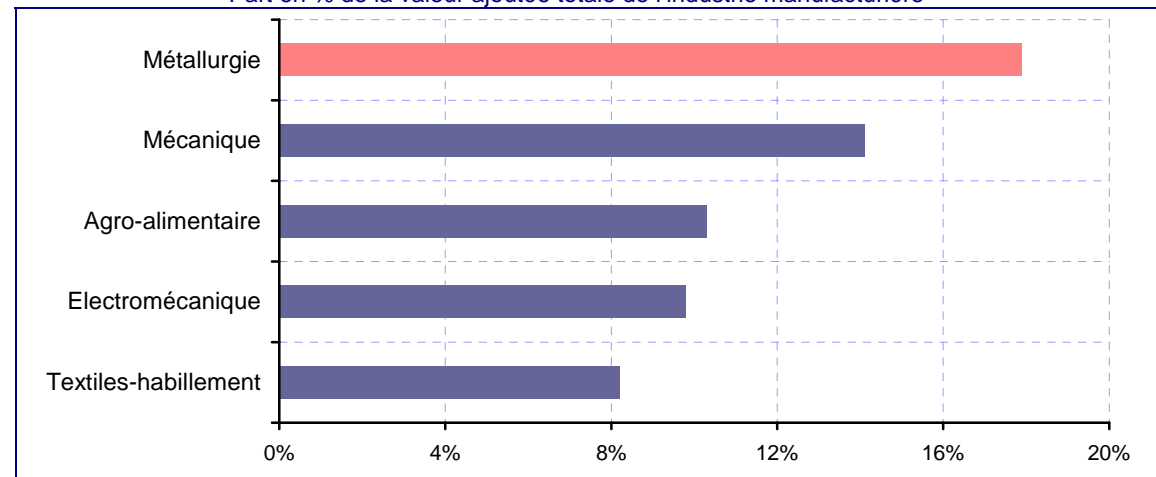
Indice 2000 = 100 (échelle de gauche) ; part du PIB en % (échelle de droite)



Sources : calculs Xerfi (données ISTAT via Reuters EcoWin, dernières données T3 2009)

Spécialisation sur des secteurs à moyenne ou faible technologie

Part en % de la valeur ajoutée totale de l'industrie manufacturière



Sources : calculs Xerfi (données ISTAT, dernières données 2008)

... et le modèle économique se recentre sur l'industrie

1. INDUSTRIE EUROPEENNE

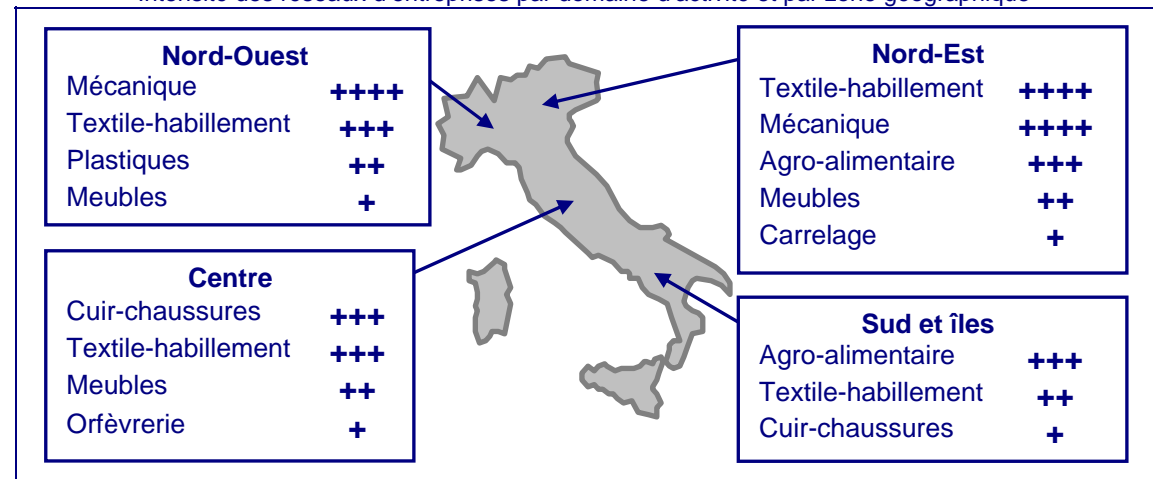
Le poids de l'industrie dans l'économie transalpine demeure très important, en termes de contribution au PIB, mais aussi d'emploi (dont elle représente plus de 20% contre moins de 17% en moyenne dans la Zone euro). Dans ce contexte, **les secteurs emblématiques du Made in Italy** (la mode, l'agro-alimentaire, les équipements mécaniques, l'automobile etc.) **joueront un rôle important dans la sortie de crise**, via un effet d'entraînement sur les services et la distribution.

En 2009, la chute de l'activité industrielle et du commerce à l'échelle mondiale s'est traduite par un fort recul de la production de secteurs clés très dépendants des exportations, comme les équipements mécaniques ou la sidérurgie. En revanche, d'autres fleurons de l'industrie italienne comme l'agroalimentaire ou le textile-habillement, pourtant caractérisés par une moindre intensité technologique, ont mieux résisté à la dégradation généralisée du contexte économique.

Cela a montré une nouvelle fois que la spécificité et la force de l'industrie italienne, vis-à-vis notamment des concurrents issus des économies émergentes, résident moins dans le contenu technologique des produits que dans leur design, la réputation des marques, la qualité perçue par les consommateurs, ainsi que dans une **forte flexibilité et capacité d'adaptation** de la structure productive. Celle-ci s'explique, en partie, par les caractéristiques du tissu industriel, constitué de nombreuses petites et moyennes entreprises regroupées en « districts » (clusters industriels très spécialisés au sein desquels les firmes réalisent des synergies productives et organisationnelles).

Un modèle basé sur les districts industriels

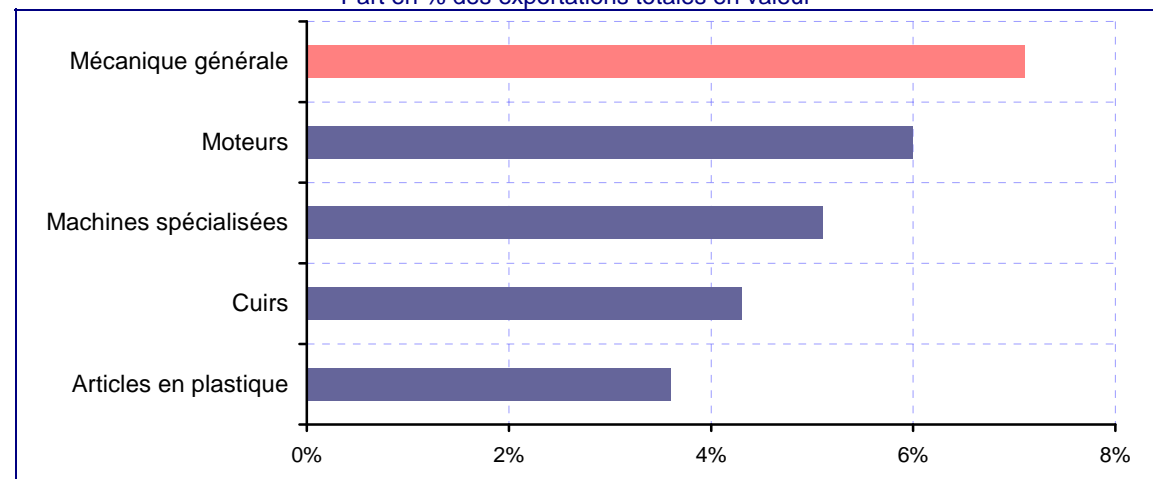
Intensité des réseaux d'entreprises par domaine d'activité et par zone géographique



Source : Xerfi

Une répartition homogène des exportations

Part en % des exportations totales en valeur



Sources : calculs Xerfi (données Chelem, dernières données 2007)

Espagne : la crise a dévasté une industrie déjà fragilisée...

1. INDUSTRIE EUROPEENNE

Au cours de la période 2003-2007, alors que l'économie espagnole progressait à un rythme bien supérieur à la moyenne européenne, le poids de l'industrie dans le PIB a fortement reculé, au profit des véritables moteurs de la croissance ibérique qui étaient la construction et les services immobiliers et financiers. Aujourd'hui, après l'explosion de la bulle immobilière et la chute vertigineuse de l'emploi dans la construction, **l'activité industrielle n'est pas en mesure de prendre le relais de la croissance** et l'économie espagnole semble promise à plusieurs années de purgatoire.

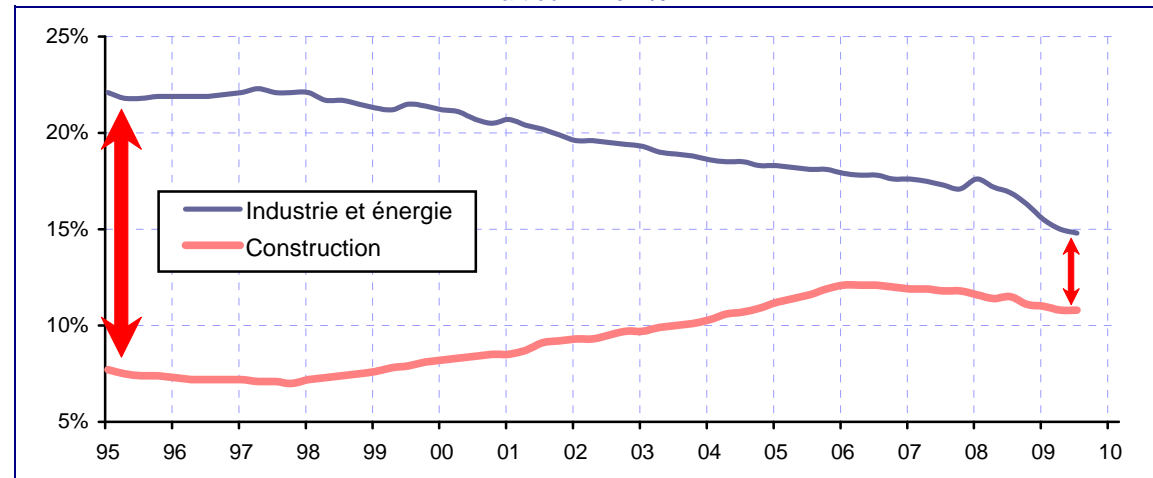
L'industrie au-delà des Pyrénées souffre en effet d'importantes faiblesses de nature structurelle :

- une spécialisation centrée sur des secteurs manufacturiers à faible ou moyen contenu technologique (comme le textile, le meuble ou l'automobile) ;
- un tissu industriel formé de petites et moyennes entreprises sous-traitantes de groupes étrangers ou de filiales de groupes étrangers ;
- des entreprises peu tournées vers l'international et encore moins vers les pays émergents (70% des exportations sont destinées à l'Union européenne),
- un effort insuffisant en recherche et innovation et un faible niveau de productivité.

Afin de combler ce déficit de compétitivité, le gouvernement a mobilisé depuis le milieu des années 2000 des sommes importantes pour le soutien aux entreprises innovantes, l'internationalisation des PME, le développement des infrastructures de transport et de télécommunication et la recherche.

Un modèle déséquilibré : la construction quasi équivalente à l'industrie

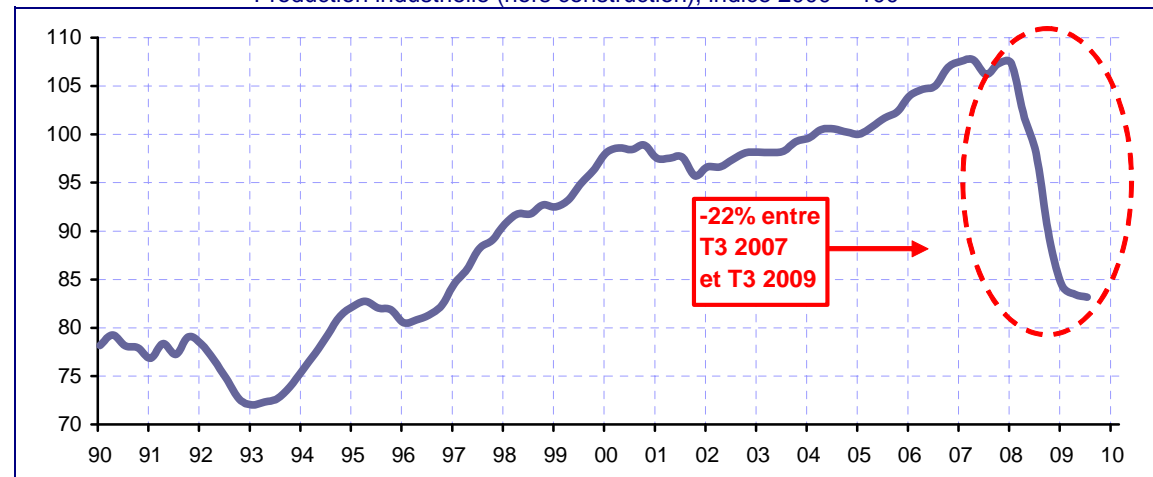
Part du PIB en %



Sources : calculs Xerfi (données INE via Reuters EcoWin, dernières données T3 2009)

Chute vertigineuse de la production

Production industrielle (hors construction), indice 2000 = 100



Sources : calculs Xerfi (données INE via Reuters EcoWin, dernière donnée T3 2009)

... les exportations en paient aujourd'hui la facture

1. INDUSTRIE EUROPEENNE

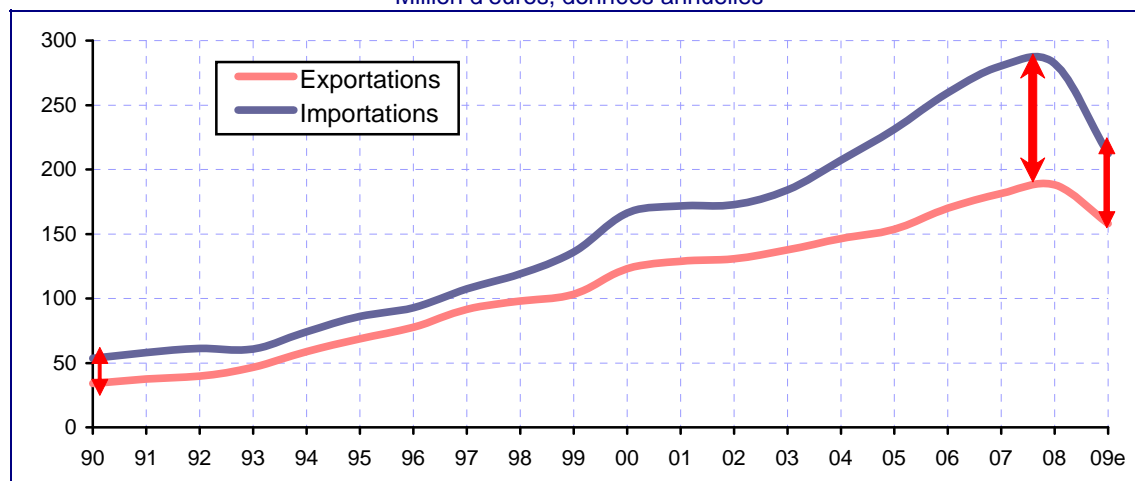
La désindustrialisation de l'économie espagnole au cours des années 2000 se reflète dans un déficit commercial croissant, approchant les 10% du PIB en 2008.

La réduction du déficit en 2009 ne peut certainement pas être lue comme une amélioration des performances commerciales, car elle s'explique surtout par l'effondrement de la demande domestique et donc des importations. Du côté des exportations, pas d'amélioration en vue. Certes la reprise du commerce mondial se traduira par un rebond des ventes à l'étranger après la chute de 2009, mais à **moins d'un changement radical de modèle économique, les exportations ibériques semblent destinées à décliner à moyen terme.**

En effet, leur structure est dominée par le secteur automobile (voitures particulières, pièces détachées, véhicules utilitaires, etc.). Or, si les perspectives de l'industrie automobile en Europe sont, en général, assez sombres - les multinationales poursuivant leur mouvement de délocalisation vers les pays à faible coût de main-d'œuvre et à plus fort potentiel de croissance du marché -, elles le sont encore plus en Espagne, compte tenu de l'absence dans ce pays d'un constructeur national indépendant. Dans ce contexte, les constructeurs automobiles implantés en Espagne abandonneront probablement les sites de production locaux avant de fermer ceux qui sont installés dans leur pays d'origine.

Les années folles de la décennie 2000 ont plombé le déficit commercial

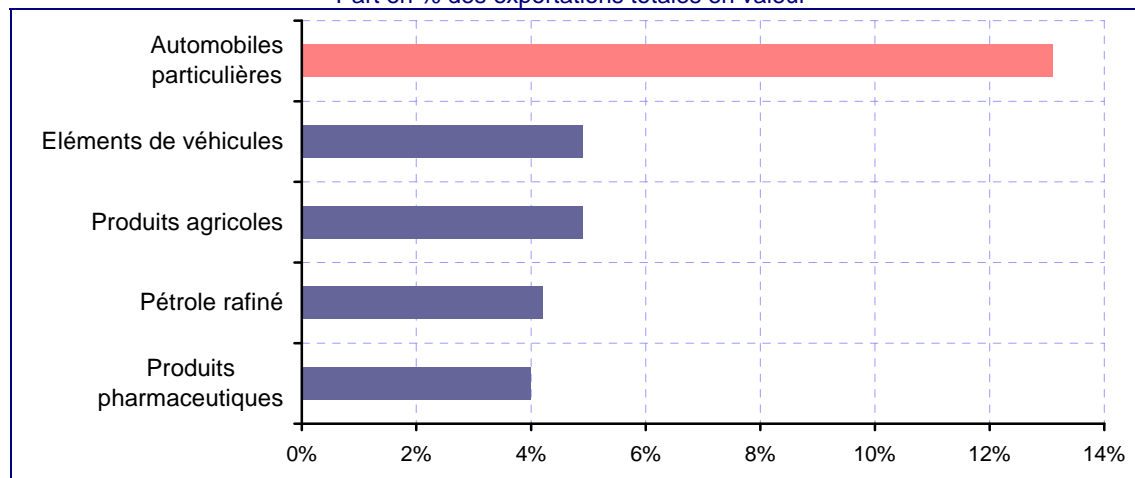
Million d'euros, données annuelles



Sources : calculs Xerfi (données primaires INE via Reuters Ecowin)

Les exportations dépendent trop de l'automobile

Part en % des exportations totales en valeur



Sources : calculs Xerfi (données primaires Chelem, dernières données disponibles : 2007)

ACCEDER A L'INTEGRALITE DE

xerfi | Previsis

La revue de l'économie et des secteurs

n°151 – JANVIER 2010

SOMMAIRE de XERFI-PREVISIS n°151

	LE POINT DE VUE de Laurent Faibis	2
	Les marchés face aux Etats-nations	
1.	DOSSIER SPECIAL : INDUSTRIE EUROPEENNE, QUELLES STRATEGIES DE REDEPLOIEMENT ?	4
	Amorce du dégel, mais pas de redoux	4
	par Alexander Law	
	Allemagne : le poids lourd industriel a évité le KO	5
	France : une industrie en mauvais état	7
	Royaume-Uni : non, l'industrie n'est pas morte	9
	Italie : touchée mais pas coulée	11
	Espagne : la crise a dévasté une industrie déjà fragilisée	13
2.	GLOBAL MARKETS	14
	European airport companies	14
3.	FRANCE : LE BOUT DU TUNNEL, POUR QUAND ? BILAN 2009 et PERSPECTIVES 2010	17
	L'hyper-guerre des prix est déclarée	17
	par Alexandre Mirlicourtois	
	Inflation : aucun risque inflationniste en 2010	18
	Commerce extérieur : retour des mauvais jours	19
	Industrie : restaurer les marges d'abord ; investir on verra plus tard	20
	BTP : inquiétudes pour 2010	21
	Distribution : quasiment au point mort en 2010	22
4.	SIGNAUX SECTORIELS	23
	Le retour des OPA	23
	Globalisation : au cœur des stratégies des entreprises	24
	Investissements directs étrangers : de l'Est vert l'Ouest	24
5.	STRATEGIES SECTORIELLES	25
	Le marché des produits bio, face à un problème d'approvisionnement	25
	Trois grandes options pour optimiser les fonctions support	27
6.	IDEES ET ANALYSES	29
	Les marchés face aux Etats-nations ? par Laurent Faibis	30
	Quelles sorties possibles à la crise ? par Olivier Pastré	32
	L'hyper-guerre des prix est déclarée	
	Le prix caché du hard-discount par Alexandre Mirlicourtois	33