juin
2016

Fabrication de matériels de transport

Compétitivité du secteur

economie
SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie

.be

Dans le cadre de la mission du SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie consistant à créer les conditions d'un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique, la Direction générale des Analyses économiques et de l'Economie internationale a édité cette publication ayant pour but de présenter les principaux déterminants de la compétitivité dans un secteur défini.

SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie
Direction générale des Analyses économiques et de l'Economie internationale
Service Compétitivité
Rue du Progrès 50
1210 Bruxelles
N° d'entreprise : 0314.595.348
http://economie.fgov.be

Tél. (n° gratuit) : 0800 120 33

De l'étranger : +32 800 120 33

facebook.com/SPFEco

@SPFEconomie

youtube.com/user/SPFEconomie

linkedin.com/company/fod-economie (page bilingue)

Editeur responsable : Jean-Marc Delporte
Président du Comité de direction
Rue du Progrès 50
1210 Bruxelles

Version internet

073-16

Table des matières

| Introduction 4

| Compétitivité sectorielle 5

Performances 6

| Valeur ajoutée 6

| Chiffre d'affaires 7

| Santé financière 7

Demande 8

| Commerce extérieur 8

| Interactions avec d'autres secteurs 9

| Débouchés 9

Ressources 10

| Main-d'œuvre 10

| Capital 12

| R&D 13

Environnement 14

| Démographie des entreprises 14

| Fonctionnement du marché 15

| Réglementation 15

| Analyse SWOT 17

Introduction

Les performances des différents secteurs en termes de compétitivité peuvent fortement varier selon les déterminants mis en avant. Complémentairement au « Tableau de bord de la compétitivité de l'économie belge » qui établit deux fois par an un diagnostic des performances de l'ensemble de l'économie, le SPF Economie analyse désormais la compétitivité sectorielle.

Le premier secteur analysé est celui de la « fabrication de matériels de transport » (« CL » dans la nomenclature NACE). La valeur ajoutée et l'emploi dans le secteur ont évolué moins favorablement en Belgique que dans la zone euro (durant la période 2008-2013). Outre l'importance de ce secteur en termes de valeur ajoutée, il représente également un secteur clé pour nos exportations qui est aussi étroitement lié à d'autres secteurs[1]. Pour ces différentes raisons, cette analyse examine ce secteur plus en détail.

Le secteur « fabrication de matériels de transport » est subdivisé en deux groupes : la fabrication de véhicules automobiles (NACE Rév.2, C29) et la fabrication d'autres matériels de transport, qui regroupe la construction navale, le matériel ferroviaire roulant, la construction aéronautique ainsi que les motocycles et bicyclettes (NACE Rév.2, C30).

1 De plus amples informations sont disponibles dans une note méthodologique.

Compétitivité sectorielle

La compétitivité sectorielle est passée en revue sur la base du cadre d'analyse ci-dessous. Les performances sont appréciées au moyen de trois catégories de déterminants : la demande, les ressources et l'environnement.

PERFORMANCES
(compétitivité sectorielle)

- Valeur ajoutée
- Chiffre d'affaires
- Santé financière (e.a. rentabilité)

DEMANDE

- Commerce extérieur
- Interactions avec d'autres secteurs
- Débouchés

RESSOURCES

- Main-d'œuvre (coût salarial, productivité et formation)
- Capital
- R&D

ENVIRONNEMENT

- Démographie des entreprises (créations et cessations)
- Fonctionnement du marché
- Réglementation spécifique

Performances

Valeur ajoutée

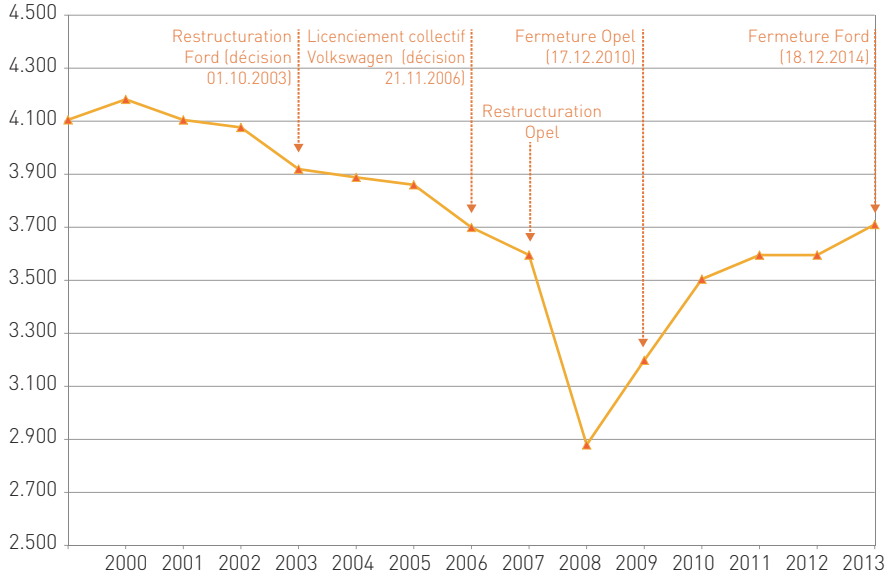
- La valeur ajoutée s'est contractée en moyenne annuelle de 3,6 % entre 2008 et 2014, en raison d'un net recul de la valeur ajoutée en 2009 (à la suite d'une restructuration en 2008) et de la fermeture définitive d'Opel Anvers en 2010. La valeur ajoutée a toutefois évolué de manière relativement stable à partir de 2010. Le secteur est néanmoins largement dominé par quelques acteurs importants. Aux Pays-Bas et en France, la croissance annuelle moyenne s'est révélée également négative entre 2008 et 2014. Par contre, l'Allemagne a connu une croissance annuelle moyenne positive entre 2008 et 2014 (+4,2 %).

- Après une évolution volatile au cours des années précédentes, la valeur ajoutée a progressé de 3,1 % entre 2013 et 2014. Les Pays-Bas ont également vu leur valeur ajoutée dans ce secteur augmenter entre 2013 et 2014 (+3,2 %). Par contre, la France a connu une croissance négative (-4,4 %)[2]. Après le creux observé en 2009, la valeur ajoutée du secteur CL en Belgique a retrouvé le niveau de 2007 en 2014.

- Le secteur CL a représenté 7,5 % de la valeur ajoutée de l'industrie manufacturière (en 2014). Tant la zone euro que l'UE28 affichent un pourcentage d'environ 13 %. En Allemagne, où la production automobile occupe une place majeure, ce pourcentage atteint même 20,1 % (dernière période disponible : 2013). L'Allemagne représente dès lors le premier producteur automobile européen et se classe même dans le top 5 mondial (source : ACEA Economic and Market Report 2015-troisième trimestre).

Graphique 1. Valeur ajoutée (à prix courants) du secteur « fabrication de matériels de transport »

En millions d'euros.



Source : ICN, Eurostat.

- 78,5 % de la valeur ajoutée proviennent de la construction de véhicules automobiles, de remorques et de semi-remorques, tandis que les 21,5 % restants résultent de la fabrication d'autres matériels de transport. Contrairement à la Belgique, aux Pays-Bas et à l'Allemagne, la France présente des rapports inversés : 57,3 % de la valeur ajoutée sont issus en effet des autres matériels de transport (construction navale, matériel ferroviaire roulant, construction aéronautique et spatiale et fabrication d'équipements pour ces matériels).

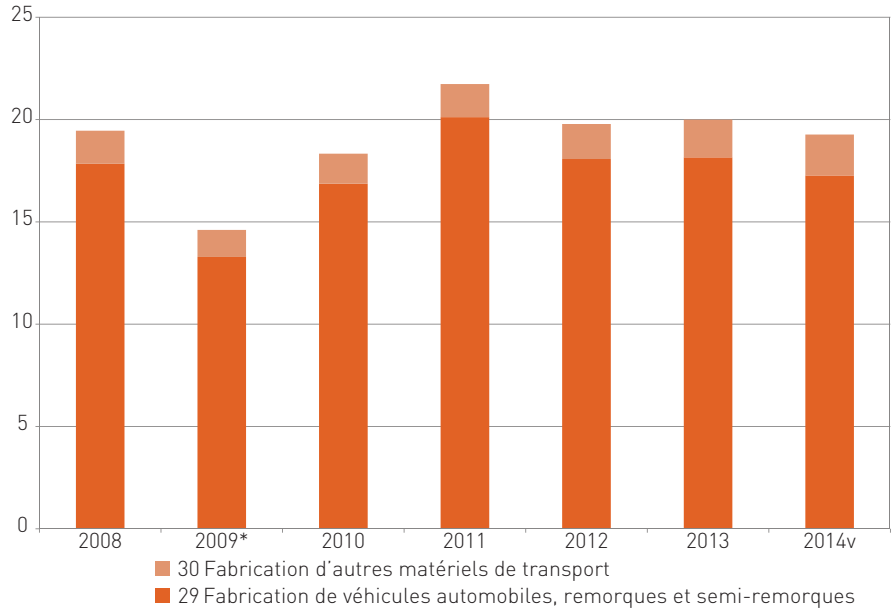
2 Aucun chiffre disponible pour l'Allemagne pour l'année 2014.

Chiffre d'affaires

- Le chiffre d'affaires de ce secteur (NACE 29 et 30) s'est élevé à 19,3 milliards d'euros en 2014 (chiffres provisoires). Plus de 90 % de celui-ci émanait de la construction de véhicules automobiles, de remorques et de semi-remorques.
- Le chiffre d'affaires a connu un pic en 2011 avec un montant atteignant alors 21,7 milliards d'euros.
- A l'instar de la valeur ajoutée, le chiffre d'affaires a renoué avec des valeurs similaires à 2008 après un recul en 2009.
- Après un creux en 2009, la France et surtout l'Allemagne ont également pu égaler leurs prestations de 2008, voire même les améliorer.

Graphique 2. Chiffre d'affaires dans le secteur « fabrication de matériels de transport »

En milliards d'euros.



* : chiffres incomplets pour l'année 2009 pour la NACE 30 en raison de données confidentielles.
p : chiffres provisoires pour l'année 2014.
Source : Eurostat, DG Statistique - Statistics Belgium, statistiques SBS.

Santé financière

Tableau 1. Ratios financiers du secteur « fabrication de matériels de transport »

En %.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Rentabilité							
Résultat d'exploitation / chiffre d'affaires	1,3	0,8	2,6	2,5	2,1	2,4	2,5
Résultat après impôt / chiffre d'affaires	0,3	-0,1	1,9	2,0	1,5	2,0	2,3
Solvabilité							
Capitaux propres / capitaux extérieurs	61,7	60,9	53,3	52,2	64,5	71,1	84,5
Capitaux propres / avoir total	35,1	34,7	32,6	32,6	37,0	39,5	43,6
Liquidités							
Ratio de liquidité relative	112,0	111,5	122,7	114,8	111,5	117,0	128,3
Ratio de liquidité générale	144,1	141,1	148,4	138,7	138,5	142,8	157,8

Source : Bel-first.

- La marge d'exploitation du secteur CL (ratio résultat d'exploitation/chiffre d'affaires) s'est élevée à 2,5 % en 2014. Cette marge semble à première vue relativement faible par rapport à l'industrie (3,6 %), mais ce résultat est conforme aux années précédentes et s'avère même nettement supérieur à celui des années 2008 et 2009.
- Il ressort des ratios de solvabilité que le secteur présente un juste équilibre entre les capitaux propres et extérieurs. En 2014, le rapport entre les capitaux propres et l'avoir total a été plus haut que les années précédentes.
- Les ratios de liquidité montrent que le secteur CL dispose de ressources suffisantes à court terme pour rembourser ses dettes à long terme. En outre, les liquidités ont suivi une courbe ascendante ces dernières années.

Demande

Commerce extérieur

- **10,3 %** est la part de matériels de transport dans les exportations belges totales en 2014 (codes 86 à 89 dans la nomenclature combinée). La France et surtout l'Allemagne ont toutefois affiché un degré de spécialisation plus élevé. En effet, les exportations de matériels de transport y ont représenté respectivement 18,6 % et 21,7 % des exportations totales.

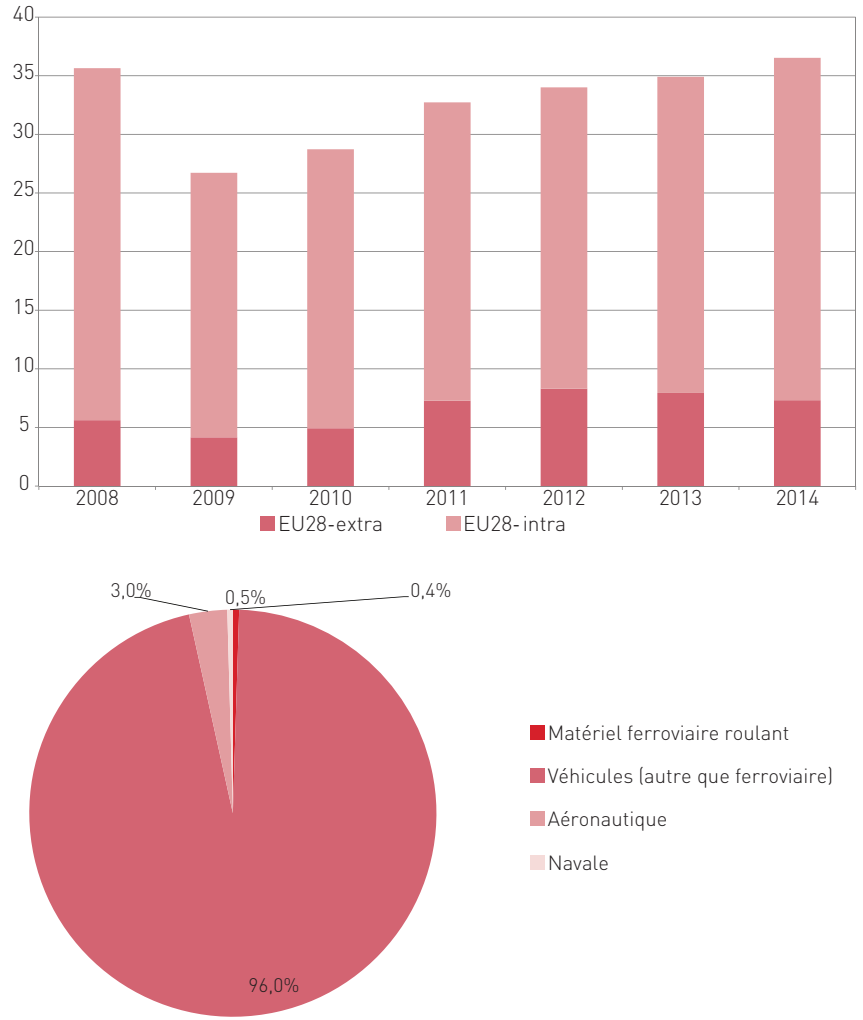
- Les exportations et les importations suivent une tendance haussière depuis 2009. En 2014, le solde de la balance commerciale du secteur CL a été pour la première fois positif.

- Parallèlement aux exportations, les matériels de transport représentent également 10,5 % des importations belges totales.

- Bien qu'ayant perdu du terrain (6,3 % en 2008 et même 7,5 % en 2001), la Belgique a détenu en 2014 une part de 5,6 % dans les exportations de matériels de transport de l'Union européenne. Ensemble, l'Allemagne et la France occupent déjà 49,6 % de la part de marché. Alors que la France et les Pays-Bas, tout comme la Belgique, ont vu leur part de marché dans les exportations européennes diminuer par rapport à 2008, l'Allemagne a quant à elle renforcé davantage sa part de marché.

Graphique 3. Exportations du secteur des transports selon la destination et le groupe de produits

En milliards d'euros.



Source : Comext.

Interactions avec d'autres secteurs

- Le multiplicateur de production (Bureau fédéral du Plan) s'élève à 1,29 pour les véhicules automobiles, les remorques et les semi-remorques et à 1,66 pour les autres matériels de transport. Autrement dit, lorsque la demande de tels produits atteint un million, cela génère une production intérieure de respectivement 1,29 et 1,66 million d'euros, soit des résultats modérés par rapport à d'autres secteurs d'activité. Les interactions avec d'autres secteurs et leur impact sur la production intérieure totale sont limités.

- Les entreprises du secteur CL interagissent surtout avec d'autres entreprises de ce secteur, et ce, en raison des nombreux fournisseurs qui approvisionnent les grandes entreprises de production en biens intermédiaires. Le commerce de gros, qui assure la vente, la réparation et l'entretien des véhicules automobiles et des motocycles, ainsi que le secteur des transports constituent également des clients.

- Les principaux intrants nécessaires à la fabrication de matériels de transport sont, outre les produits issus du secteur lui-même, le caoutchouc et le plastique, les produits informatiques, électroniques et optiques, d'autres machines, instruments et produits issus du commerce de gros pour la réparation et l'entretien de véhicules.

Débouchés

- Les ménages représentent 12 % de l'utilisation totale des moyens de transport (tableaux entrées-sorties 2010 selon le Système européen des comptes 2010 (SEC 2010); NACE 29-30), contre une part de 20,2 % pour les autres secteurs. Plus de la moitié est destiné à l'étranger (51,8 %). 15 % des matériels de transport sont utilisés comme investissements en immobilisations.

- Pour les secteurs retenus, et plus particulièrement pour la construction automobile, aéronautique et spatiale, la concurrence effective se joue dans un marché qui dépasse le cadre de la Belgique. Il est donc difficile de tirer des leçons sur le plan du fonctionnement du marché intérieur.

- L'ensemble des secteurs de la construction et de l'assemblage de véhicules automobiles est soumis à une forte concurrence internationale. En effet, en 2013, la part de la consommation des biens liés au secteur provenant des importations était importante (au détriment de la production intérieure) : de 90 % pour le secteur de la construction de véhicules automobiles (NACE 29.10) et de 75 % pour la fabrication d'autres équipements automobiles (NACE 29.32).

Ressources

Main-d'œuvre

- 42.700 salariés ont travaillé pour le secteur CL en 2014, soit 36.000 en C29 et 6.700 en C30 (données de l'Institut des Comptes Nationaux (ICN)). Ils ont presté ensemble plus de 65,1 millions d'heures. Le nombre de salariés a ainsi baissé de plus de 3 % en glissement annuel. L'ensemble de l'économie a toutefois connu une hausse de l'emploi.

- En 2014, le secteur CL (NACE 29-30) a représenté 0,9 % de l'emploi total dans notre pays, et ce, tant en nombre d'heures prestées que de personnes. Il s'agit d'une forte diminution par rapport à 2000, puisque le secteur représentait alors 1,7 % de l'emploi total (ICN).

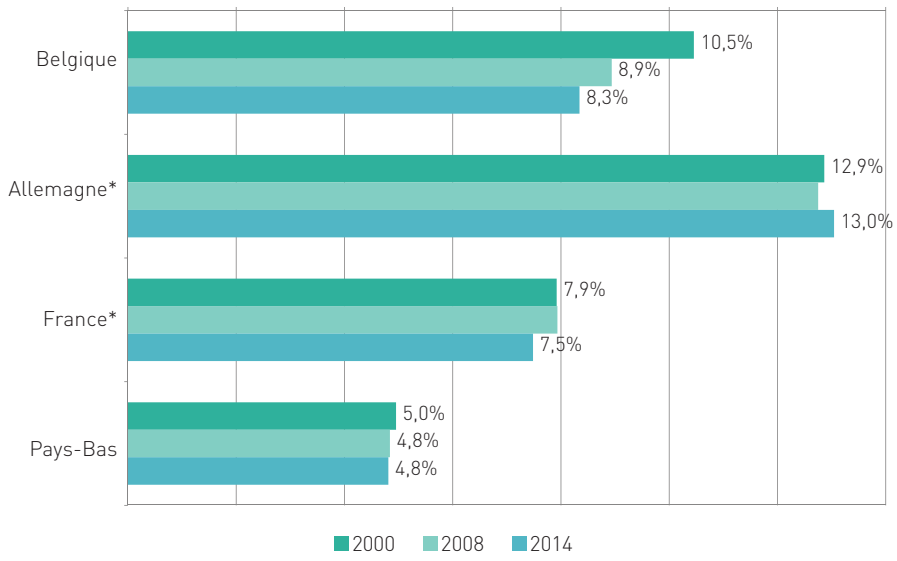
- Entre 2000 et 2014, l'emploi dans ce secteur a chuté de 37,7 %, en raison principalement d'une baisse dans la production automobile (-39 %), mais aussi dans la fabrication d'autres matériels de transport (-28,7 %). Au cours de cette période, le secteur automobile a essuyé la perte de 15.700 emplois à la suite de restructurations, notamment à VW Forest.

- A plus court terme (2008-2014), la baisse de l'emploi a surtout frappé la construction de véhicules automobiles (-21,6 %) et, dans une moindre mesure, les autres matériels de transport (-4,3 %). Durant cette période, l'usine Opel d'Anvers et Ford Genk ont en effet fermé leurs portes. Le secteur automobile dépend à cet égard des décisions prises par la maison mère.

- La France et les Pays-Bas ont également connu des pertes d'emplois (certes dans une moindre mesure) dans ces secteurs. Par contre, l'Allemagne a vu l'emploi progresser à court terme (2008-2014). A plus long terme, l'Allemagne n'a enregistré qu'un faible recul de l'emploi (-3,5 % entre 2000 et 2013), alors que celui-ci atteignait plus de 20 % dans les autres pays.

Graphique 4. Part de l'emploi du secteur « fabrication de matériels de transport » dans l'industrie manufacturière

En %.



* Chiffres 2013 au lieu de 2014

Source : ICN, Eurostat.

Coût salarial unitaire[3]

- Les coûts salariaux sont très importants dans l'industrie. Une hausse des coûts peut entraîner une délocalisation de la production et, par conséquent, des pertes d'emplois et une baisse de la valeur ajoutée dans notre pays.

- Dans le secteur NACE 29, le coût salarial par personne occupée a graduellement progressé en Belgique entre 2008 et 2013, passant de 55.670 euros à 60.763 euros, soit une augmentation de 9,1 %.

- La productivité réelle a connu une évolution en dents de scie sur la période considérée avec un recul de 16,7 % entre 2008 et 2013. La progression du coût salarial combinée au retrait de la productivité réelle a influencé à la hausse le coût salarial unitaire réel depuis 2008 (+31,1 %), ce qui représente un rythme plus rapide que dans les pays voisins. Parmi ceux-ci, seule l'Allemagne a enregistré un recul de cet indicateur sur 6 ans.

- Le repli du coût salarial unitaire (CSU) en 2013 (-2,4 %) s'explique par une progression plus rapide de la productivité réelle (+8,8 %) que des salaires (+6,1 %). Cependant, cette contraction ne compense pas suffisamment les hausses précédentes. Malgré ce retrait, le CSU pour la Belgique dans le secteur NACE 29 excède celui des trois pays voisins (l'écart avec l'Allemagne et les Pays-Bas étant particulièrement marqué).

3 Dans cette section, le coût salarial, la productivité et le coût salarial unitaire sont calculés par personne occupée.

Tableau 2. Coût salarial, productivité réelle et CSU dans la construction et l'assemblage de véhicules automobiles, de remorques et de semi-remorques

En %.

	Evolution 2013/2008			Evolution 2013/2012		
	Coût salarial	Productivité réelle	CSU	Coût salarial	Productivité réelle	CSU
Zone euro	11,5	12,2	-0,6	4,8	2,4	2,4
Belgique	9,1	-16,7	31,1	6,1	8,8	-2,4
Allemagne	15,9	19,8	-3,2	5,0	0,8	4,2
France	16,4	1,6	14,5	3,6	0,1	3,5
Pays-Bas	15,7	-6,0	23,1	2,5	2,6	-0,1

Source : Eurostat, calculs propres.

- Dans le secteur NACE 30, le coût salarial par personne occupée a crû de 14,9 % en Belgique entre 2008 et 2013, passant de 61.638 euros à 70.800 euros. Sur la période sous revue, la productivité réelle a progressé de 26,3 % (en raison d'une forte accélération en 2011). Dès lors, le CSU a reculé de 9,1 % sur cette période alors qu'il progressait dans la zone euro et dans les trois autres pays voisins (et de manière particulièrement vive aux Pays-Bas, +44,4 %).

- Néanmoins, la productivité réelle a chuté en Belgique sur la dernière année (-11,7 % en 2013[4]), alors que le coût salarial a augmenté modérément (+1,5 %), entraînant ainsi une hausse significative du CSU en 2013 (+14,9 %) à l'origine d'une détérioration de la compétitivité. En 2013, la Belgique et les trois économies voisines ont affiché des pertes de compétitivité (hausse du CSU). Toutefois l'accélération du CSU a été plus marquée en Belgique (+14,9 %) qu'en Allemagne (+12,2 %), aux Pays-Bas (+6,1 %) et en France (+3,3 %).

4 La productivité en valeur absolue est passée de 124.460 euros en 2012 à 109.879 euros en 2013.

Tableau 3. Coût salarial, productivité réelle et CSU dans la fabrication d'autres matériels de transport

En %.

	Evolution 2013/2008			Evolution 2013/2012		
	Coût salarial	Productivité réelle	CSU	Coût salarial	Productivité réelle	CSU
Zone euro	15,3	0,5	14,7	4,6	-1,7	6,4
Belgique	14,9	26,3	-9,1	1,5	-11,7	14,9
Allemagne	16,8	4,6	11,7	5,4	-6,1	12,2
France	23,7	11,7	10,8	2,7	-0,5	3,3
Pays-Bas	19,9	-17,0	44,4	3,5	-2,4	6,1

Source : Eurostat, calculs propres.

Niveau de qualification du personnel

- 22,6 % du personnel[5] détient au maximum un diplôme de la catégorie « Enseignement secondaire supérieur technique ou artistique / enseignement secondaire technique ou artistique du troisième degré », tandis que 19,6 % possède au maximum un diplôme de la catégorie « Enseignement secondaire supérieur professionnel / enseignement secondaire professionnel du troisième degré, 7e année de l'enseignement secondaire professionnel ; apprentissage (formation pour les classes moyennes IFAPME) ». Moins d'un quart des employés dans le secteur CL sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur. La majorité des salariés de ce secteur n'ont donc pas de diplôme de l'enseignement supérieur. L'écart est significatif par rapport à l'économie tout entière, où 43,2 % des salariés disposent d'un diplôme de l'enseignement supérieur, contre 31 % dans l'industrie. En mettant sur pied des formations, la fédération sectorielle s'emploie, fermement à tenir l'enseignement informé des dernières technologies.

5 Echantillon limité.

Capital

- En 2014, les investissements, mesurés par la formation brute de capital fixe (FBCF) ont atteint 93,3 milliards d'euros pour l'ensemble des secteurs en Belgique, ce qui représente 23 % du PIB. Durant la même année, la FBCF du secteur de la fabrication de matériels de transport (CL) s'est établie à 782,3 millions d'euros, soit 6,6 % de l'industrie manufacturière et 0,2 % du PIB.

- Entre 2008 et 2014, la FBCF du secteur de la fabrication de matériels de transport (CL) s'est accrue de 18 % alors que sur un an (2013-2014), la FBCF du secteur CL a diminué de 4 %.

- Entre 2013 et 2014, le taux d'investissement (FBCF/valeur ajoutée brute à prix constants) du secteur CL a reculé de 2 points de pourcentage, revenant de 31 % en 2013 à 29 % en 2014. Par contre, le taux d'investissement a progressé de 9 points de pourcentage entre 2008 et 2014.

R&D

- En 2013 (dernière donnée disponible), la part des dépenses en R&D du secteur CL dans le total des dépenses en R&D a été de 6 % aux Pays-Bas, de 7 % en Belgique, de 34 % en France et de 42 % en Allemagne. Entre 2008 et 2013, les dépenses en R&D du secteur CL ont augmenté de 57 % en Belgique, de 9 % en Allemagne, de 130 % aux Pays-Bas tandis qu'elles ont diminué de 1 % en France ;

- En Belgique, les dépenses en R&D des secteurs NACE 29 et 30 ont crû de respectivement 68 % et 46 % entre 2008 et 2013. Ces résultats expliqueraient, en partie, la bonne santé des secteurs précités qui ont enregistré une hausse de leur chiffre d'affaires de 2 % et 14 % durant cette période ;

- Entre 2010 et 2013, l'intensité de R&D du secteur CL a progressé aux Pays-Bas (+106 %), en Belgique (+43 %) et en France (+16 %) mais a régressé en Allemagne (-4 %).

Tableau 4. Dépenses en R&D du secteur « fabrication de matériels de transport » et intensité de R&D

En million d'euros et en %.

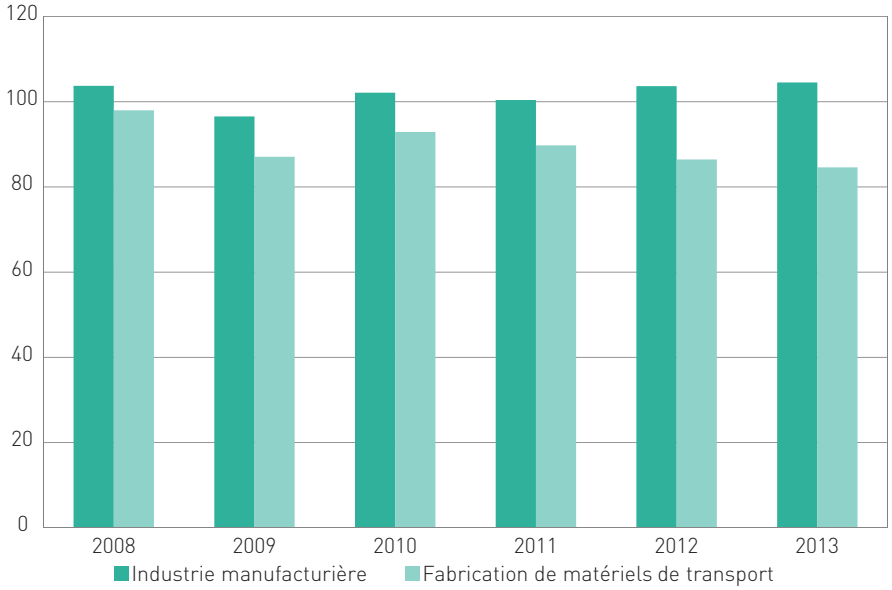
CL	Dépenses en R&D				Intensité de R&D (en %)*			
Pays/Année	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
Allemagne	17.325,9	18.914,3	20.043,7	19.204,9	18,4	17,7	18,9	17,7
France	4.528,9	4.841,8	5.079	5.297,4	23	24,9	25,7	26,7
Belgique	194,9	243,2	241,5	275,2	7,4	9,2	9,7	10,6
Pays-Bas	133	239,1	240,4	248,7	3,5	6,2	6,8	7,3

*(Dépenses en R&D/valeur ajoutée) x 100.
Source : Eurostat.

- En raison de la crise économique et financière, la productivité totale des facteurs (PTF) (voir graphique 5) de l'industrie manufacturière a évolué en dents de scie entre 2008 et 2011 avant d'augmenter de 4 % entre 2011 et 2013. La PTF du secteur CL a également été impactée par la crise mais elle a enregistré une reprise temporaire en 2010, avant de connaître une diminution de 9 % entre 2010 et 2013.

Graphique 5. Productivité totale des facteurs de l'industrie manufacturière et du secteur « fabrication de matériels de transport »

Indice 2005 = 100.



Source : EU KLEMS..

Environnement

Démographie des entreprises

- 1,7 % des entreprises actives dans l'industrie œuvrent dans le secteur CL. En Belgique, ce secteur se compose de 631 entreprises contre 2.265 entreprises en Allemagne (2 % de l'industrie), 3.431 en France (1,4 % de l'industrie) et 2.265 aux Pays-Bas (3,7 % de l'industrie).

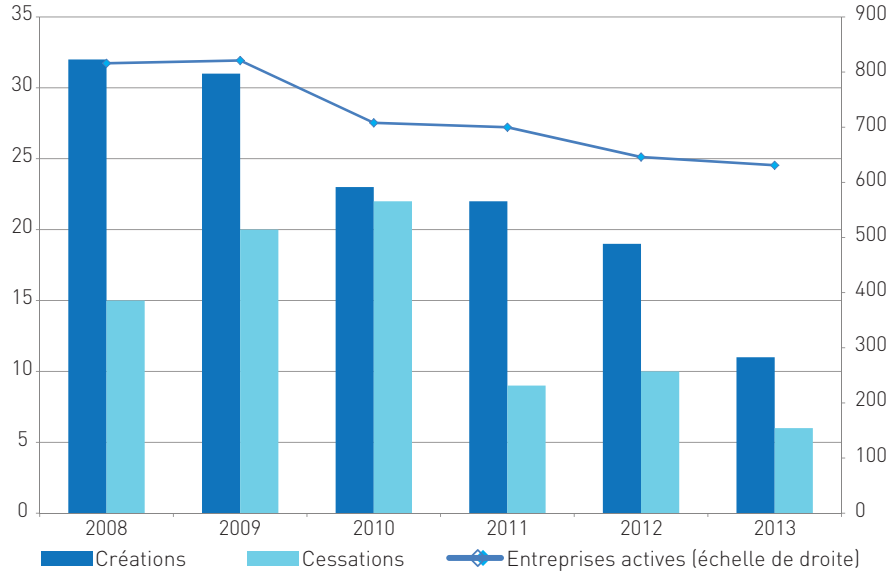
- La taille des entreprises varie fortement. Ainsi, près de la moitié des entreprises de ce secteur ne comptent aucun salarié, tandis qu'un quart des entreprises emploient plus de dix salariés.

- Le nombre de créations et de cessations d'entreprises est très faible dans ce secteur. En 2013, seulement onze entreprises ont vu le jour, tandis que six ont fermé leurs portes.

- Le taux de survie après trois ans a été de 78,3 % dans le secteur CL en 2013. Les entreprises sans personnel ont présenté le plus faible taux de survie (73,7 %), tandis que les grandes entreprises (plus de dix salariés) ont affiché le meilleur taux de réussite.

Graphique 6. Créations, cessations et entreprises actives dans le secteur « fabrication de matériels de transport »

En nombre.



Source : Eurostat.

Fonctionnement du marché

- L'essentiel de la production de véhicules automobiles en Belgique est destiné à l'exportation. Le marché automobile belge, vu le taux de motorisation élevé, n'absorbe qu'un faible pourcentage de la production automobile belge. Ainsi, sur les 264.200 voitures Volvo produites à Gand en 2014, 252.574 (96 %) ont été exportées pour environ 58 % en Europe et le solde vers le reste du monde, dont 14 % en Chine et 10 % aux Etats-Unis. En ce qui concerne les voitures Audi produites à l'usine de Forest, sur un total de 115.377 véhicules produits en 2014, environ 90 % ont été exportés, 82 % pour le marché européen (dont 31 % vers le Royaume-Uni, 21 % vers l'Allemagne) et le solde (18 %) vers le reste du monde, dont la Chine, première destination non européenne avec 5 %.

- Le cycle de vie des véhicules automobiles (mesuré par l'âge d'apparition d'un nouveau modèle) constitue un indicateur permettant d'anticiper les questions liées à la viabilité d'une usine, dans l'éventualité où le staff dirigeant de l'usine ne prévoirait pas de nouveaux modèles à la fin du (des) cycle(s) de vie du (des) modèle(s) en cours. Un cycle de vie normal dure sept ans. Dans le cas de Volvo cars Gand, étant donné que l'usine a reçu la confirmation du début de l'assemblage d'un SUV compact, le XC40 en 2018, et que la nouvelle V40 sera produite à Gand à partir de 2019, l'activité devrait se poursuivre à Gand au moins jusqu'à l'horizon 2026-2027. L'usine Audi Forest a pour sa part reçu la confirmation qu'elle produira le premier SUV totalement électrique à partir de 2018. Ainsi, l'activité du site et donc l'emploi semble garanti au moins jusqu'en 2025.

- En vue d'attirer de nouveaux projets à Audi Forest, un ensemble de mesures d'aide a été mis en œuvre sur la base du tax shift, comme la diminution des cotisations patronales et le saut d'index, ou encore les régimes fiscaux préférentiels existants pour le travail en équipe, un crédit d'impôt spécifique pour la recherche et le développement ainsi qu'une déduction pour revenus de brevets lorsque des efforts de recherche supplémentaires sont transférés en Belgique.

- Le mécanisme fiscal d'excess profit ruling, qui a été condamné en janvier 2016 par l'Union européenne, pourrait avoir un impact sur les futurs projets d'investissement.

Réglementation

La compétitivité d'un secteur subit parfois les conséquences de l'absence de règles du jeu équitables en matière de réglementation. Quelques obstacles réglementaires auxquels le secteur CL doit faire face, sont énumérés ci-dessous.

Industrie automobile[6]

- L'absence d'harmonisation fiscale oblige les constructeurs à pratiquer des prix hors taxes différenciés selon les Etats membres et à effectuer des rabais qui déstabilisent le marché et fragilisent leurs marges opérationnelles brutes.

- Les primes accordées par les Etats pour favoriser l'achat de certaines catégories de voitures fragmentent davantage le marché européen.

- Le nombre substantiel de réglementations technique et environnementale (pas moins de 7 normes d'émissions polluantes adoptées en 20 ans) et une réglementation communautaire plus contraignante que les normes de niveau mondial, poussent les constructeurs européens à proposer deux types de voitures, l'un pour l'Europe et l'autre pour le marché extérieur.

6 Source : http://www.senat.fr/rap/r06-254/r06-2541.html.

- La Commission Environnement du Parlement européen a adopté le projet de règlement fixant à 147 g de CO_2[7]/km la norme d'émissions des véhicules utilitaires légers (VUL) à l'horizon 2020. Selon l'ACEA (Association des constructeurs européens d'automobiles), qui souligne une baisse moyenne de 39 % entre 2007 et 2012 de ces émissions, cet objectif nécessite le recours aux technologies hybrides.

- A la suite de récents problèmes dans le secteur liés à l'utilisation d'un logiciel permettant de truquer les émissions de polluants, la Commission européenne a présenté des propositions législatives[8] afin de veiller à ce que les constructeurs automobiles respectent à la lettre l'ensemble des prescriptions de l'UE en matière de sécurité, d'environnement et de production. Cette nouvelle proposition poursuit trois objectifs :

  1. accroître l'indépendance et la qualité des essais permettant à une voiture d'être mise sur le marché
  2. mettre en place un système efficace de surveillance du marché pour contrôler la conformité des voitures déjà en circulation et
  3. renforcer le système de réception par type, grâce à une plus grande supervision européenne[9].

Construction navale[10]

- Les pavillons européens font face à des concurrents étrangers qui bénéficient de divers avantages (soutien des pouvoirs publics, accès à des capitaux bon marché, main-d'œuvre abondante ou encore application souple des normes adoptées à l'échelon international).

- La compétitivité européenne est largement influencée par les efforts de recherche et d'innovation. Un défi majeur consiste à concevoir de nouveaux modèles de navires et d'équipements pour améliorer la sécurité et la performance environnementale.

Matériel ferroviaire roulant[11]

- Des obstacles techniques et administratifs engendrent des coûts administratifs excessifs et freinent l'accès au marché, surtout pour les arrivants. Les procédures d'autorisation pour les nouveaux véhicules ferroviaires sont longues et coûteuses. En outre, même s'il existe des normes harmonisées au niveau de l'UE, les autorisations ferroviaires et les certificats de sécurité sont actuellement délivrés par chaque Etat membre.

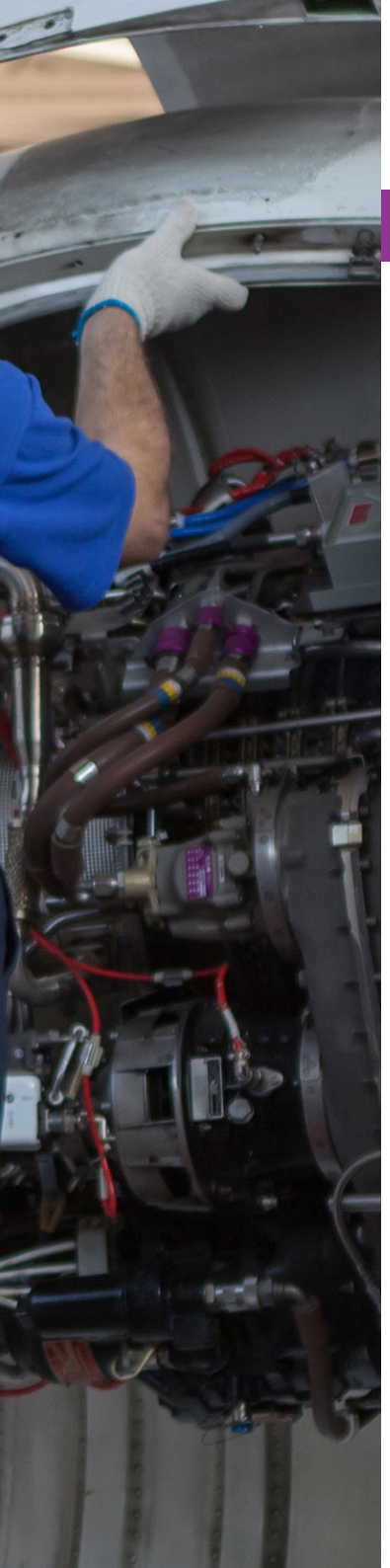
Construction aéronautique[12]

- Des accords globaux de services aériens devraient synchroniser les conditions réglementaires permettant une concurrence loyale et une industrie aéronautique durable.

- La plupart des pays conservent encore des règles stipulant que les compagnies aériennes doivent être majoritairement détenues et contrôlées par des ressortissants nationaux, empêchant ainsi les transporteurs aériens de faire appel à d'autres investisseurs et leur interdisant l'accès aux marchés financiers.

---

7 Dioxyde de carbone.
8 http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8643&lang=en&tpa_id=0&title=European-Commission-tightens-rules-for-safer-and-cleaner-cars.
9 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-167_fr.htm
10 Commission européenne, « Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 », 2009. http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52009DC0008
11 Commission européenne, Mémo « Des défis à relever pour le rail européen », janvier 2013. http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-45_fr.htm
12 Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, « La politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation – Anticiper les défis à venir », 2012. http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52012DC0556



Analyse SWOT

SWOT

Forces

- Forte présence sur le marché mondial (CL)
- Faible dépendance vis-à-vis des autres secteurs (CL)
- Diversité des clients (CL)
- Augmentation des dépenses en R&D (CL)
- Les évolutions récentes au niveau des constructeurs belges semblent assurer l'ancrage à moyen terme

Faiblesses

- Faible productivité (CL), mais en hausse (C29)
- Coût salarial unitaire élevé (CSU) (C29), mais en baisse
- Marge relativement faible (CL)
- Taux d'investissement en baisse en 2014 (CL)
- Secteur dominé et largement influencé par quelques très grandes entreprises (CL)
- Emploi en baisse (CL)

Opportunités

- Autorités favorables au développement d'un climat d'investissement attractif pour les multinationales (cf. aides octroyées par les autorités à Audi)
- Nouveaux marchés en développement dotés de systèmes de transport durables (véhicules électriques, etc.)
- Renaissance industrielle européenne
- Renforcement de la protection des connaissances et de la propriété intellectuelle dans la construction navale

Menaces

- Risque de délocalisation (CL)
- Secteur très critiqué en raison de la réglementation environnementale (dieselgate, logiciel truqué) (C29)
- Personnel peu qualifié, alors que la technologie prend de plus en plus d'importance dans l'industrie (CL)
- Absence d'harmonisation fiscale européenne dans l'industrie automobile
- Obstacles de l'harmonisation des normes techniques du matériel ferroviaire roulant
- Absence de réforme des règles de contrôle et de propriété des compagnies aériennes
- Absence de mise en place d'une réglementation permettant une concurrence loyale et une industrie aéronautique durable

Liste des graphiques

| Graphique 1. Valeur ajoutée (à prix courants) du secteur « fabrication de matériels de transport » 6

| Graphique 2. Chiffre d'affaires dans le secteur « fabrication de matériels de transport » 7

| Graphique 3. Exportations du secteur des transports selon la destination et le groupe de produits 8

| Graphique 4. Part de l'emploi du secteur « fabrication de matériels de transport » dans l'industrie manufacturière 10

| Graphique 5. Productivité totale des facteurs de l'industrie manufacturière et du secteur « fabrication de matériels de transport » 13

| Graphique 6. Créations, cessations et entreprises actives dans le secteur « fabrication de matériels de transport » 14

Liste des tableaux

| Tableau 1. Ratios financiers du secteur « fabrication de matériels de transport » 7

| Tableau 2. Coût salarial, productivité réelle et CSU dans la construction et l'assemblage de véhicules automobiles, de remorques et de semi-remorques 11

| Tableau 3. Coût salarial, productivité réelle et CSU dans la fabrication d'autres matériels de transport 12

| Tableau 4. Dépenses en R&D du secteur « fabrication de matériels de transport » et intensité de R&D 13

economie
SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie

Rue du Progrès 50
1210 Bruxelles
N° d'entreprise : 0314.595.348
http://economie.fgov.be