

Bruxelles, le 20 novembre 2017

Les effets d'un « hard Brexit » seront décisifs pour la capacité d'innovation et de compétitivité de l'industrie automobile britannique

- **Les premiers signes néfastes : investissements, production, ventes en berne**
- **L'accès au marché unique européen est et restera vital**
- **Des freins financiers et de qualité de la main d'œuvre à anticiper**

Forte dépendance vis-à-vis du marché européen

Après un pic exceptionnel de production de véhicules enregistré mi-2016 (1,020 millions de ventes, +8,5% sur la période janvier-août par rapport à la même période 2015), 2017 connaît une chute de production de près de 2%. La bonne dynamique des exportations de cette industrie, fortement orientée vers le marché européen (79% des véhicules assemblés au Royaume-Uni sont exportés, dont 56% vers les autres pays de l'Union européenne), ne compense pas la baisse de la demande interne provoquée par une détérioration de la confiance des ménages.

La dépendance de l'industrie automobile britannique au marché européen ne s'arrête pas aux exportations. Le secteur importe 56% des pièces nécessaires à l'assemblage d'un véhicule et est bien intégré dans la chaîne de valeur européenne, ce qui lui permet d'optimiser le coût, les stocks et les délais de production.

En parallèle, depuis 2016, on constate un fort déclin des investissements des équipementiers et constructeurs (une baisse de 36% par rapport à la moyenne de la période 2011-2015) qui s'accroît en 2017, alors que 28 nouveaux lancements de modèles (tous constructeurs automobiles confondus) sont prévus entre 2017 et 2024. Les perspectives liées aux difficultés et à l'issue des négociations sur le Brexit risquent de continuer à nuire à l'attractivité du pays pour les investisseurs étrangers dont les maisons-mères (Tata Motors, BMW, Nissan et PSA) d'un bon nombre de marques automobiles britanniques.

La compétitivité et les efforts d'innovation en danger

« Le marché unique européen est, de toute évidence, vital pour l'industrie automobile britannique. Dans le scénario d'un Brexit dur, avec mise en place de contrôle stricte des marchandises et application des tarifs de l'OMC, les risques se multiplieraient », commente Khalid Aït Yahia, économiste spécialisé dans le secteur automobile et métaux à Coface.

Trois conséquences majeures se feraient ressentir dans ce cas.

- Baisse de la compétitivité

Le Royaume-Uni ne dispose pas d'un nombre suffisant de fournisseurs locaux d'équipements. En Europe, une pièce automobile peut voyager via 15 pays¹ avant d'être définitivement montée sur un véhicule. L'absence d'accord de libre-échange avec l'Union européenne impliquerait une augmentation du coût de 10% pour un véhicule et de 3% pour une pièce, selon les tarifs issus des accords de l'OMC.

- Pénurie de main d'œuvre qualifiée

L'appartenance du Royaume-Uni à l'Union européenne favorise le recrutement d'ingénieurs et de techniciens qualifiés dans un contexte de pénurie de diplômés britanniques dans les filières scientifiques et techniques. Par conséquent, dans l'hypothèse d'une limitation de l'immigration économique revendiquée par le camp du *Leave*, les difficultés dans ce domaine seraient aggravées à court et moyen terme.

- Remise en question du financement de l'innovation

L'avance du Royaume-Uni au sein de l'Europe dans le développement de véhicules hybrides et électriques, tient, en partie, aux programmes de financement de l'innovation lancé par l'Union européenne (le programme-cadre FP7 2007-2013, puis le plan Horizon 2020, mais aussi un prêt de 250 millions de livres sterling accordé par la Banque européenne d'investissement). Dans la période post-Brexit, la remise en question des financements liés à l'innovation pourrait fragiliser davantage le secteur automobile britannique.

CONTACT MEDIA

Kris DEGREEF- T. +32 (0)2 404 01 07 kris.degrees@coface.com

A propos de Coface

Coface, un leader mondial de l'assurance-crédit, offre à 50 000 entreprises du monde entier des solutions pour les protéger contre le risque de défaillance financière de leurs clients, sur leur marché domestique et à l'export. Le Groupe, dont l'ambition est de devenir le partenaire assurance-crédit global le plus agile du secteur, est présent dans 100 pays et compte 4300 salariés. Son chiffre d'affaires consolidé s'élève à 1,411 Md€ en 2016. Chaque trimestre, Coface publie ses évaluations du risque pays et du risque sectoriel, en s'appuyant sur sa connaissance unique du comportement de paiement des entreprises et sur l'expertise de ses 660 arbitres et analystes crédit localisés au plus près des clients et de leurs débiteurs.

www.coface.be

COFACE SA. est coté sur le Compartiment B d'Euronext Paris
Code ISIN : FR0010667147 / Mnémonique : COFA



¹ selon l'Association européenne des équipementiers automobile, avril 2017 (CLEPA)