

La délocalisation des fonctions de recherche et développement dans l'industrie automobile : possibilité et pertinence d'une réponse franco-allemande

INGRID FRANÇOIS ET BERNHARD NÄGELEIN*

L'industrie automobile européenne a été frappée, en 2008 et 2009, par une crise violente, certes atténuée par l'intervention de l'Etat, mais qui a accéléré un basculement déjà amorcé vers les pays émergents. Alors que les volumes ont retrouvé une croissance forte hors d'Europe – en particulier au Brésil et en Asie -, la stagnation des marchés automobiles européens persiste après l'arrivée à échéance de nombreux programmes de prime à la casse. Après une chute de 5 à 10% en 2010, les immatriculations devraient se stabiliser en Europe de l'Ouest à un niveau légèrement inférieur à celui d'avant crise. Cette saturation dans les économies matures (Etats-Unis, Europe, Japon) place les constructeurs et les équipementiers devant la nécessité de s'ouvrir à de nouveaux marchés pour capter la croissance dans les pays émergents. Au début de la décennie, on s'imaginait que ce basculement ne concernerait que les sites de production, tandis que la conception et la recherche resteraient dans les pays développés. Mais l'expérience montre que la délocalisation risque, à terme, de toucher de plus en plus les «cols blancs», et notamment les fonctions de recherche et développement.

Cette question de la délocalisation des fonctions de recherche et développement (R&D), et le risque de pertes d'emplois à valeur ajoutée qui en découlerait, s'inscrivent dans une problématique franco-allemande. C'est en effet en France et en Allemagne que sont basés les principaux constructeurs automobiles européens, confrontés au ralentissement de leur marché local. En plus de

* Ingrid François est journaliste au quotidien *Les Echos*. Bernhard Nägelein est ingénieur chez BMW AG Munich. Le texte n'engage que ses auteurs.

chercher à lutter contre une menace de désindustrialisation, les deux pays s'interrogent actuellement sur la possibilité de coordonner davantage leurs politiques économiques. Dans cet article, nous allons nous interroger sur la possibilité et la pertinence d'une réponse franco-allemande au risque de délocalisation des fonctions de recherche et développement dans l'automobile. Depuis dix ans, les constructeurs automobiles ainsi que leurs fournisseurs ont augmenté leurs capacités dans les pays à bas coûts. Il s'agissait, dans certains cas, de répondre à la demande locale, en forte croissance, comme c'est le cas pour Volkswagen en Chine. Dans d'autres, l'objectif était de trouver une solution plus rentable pour construire des véhicules vendus dans les pays développés, en particulier pour les petits modèles dont les marges sont plus faibles (production de la 107 et de la C1 en République Tchèque, de la Twingo en Slovénie) Si, dans un premier temps, on pouvait penser que cette évolution ne toucherait que la production, elle concerne de plus en plus les fonctions en amont. En ce sens, les intentions d'investissement des constructeurs automobiles sont équivoques. Selon une étude réalisée par KPMG en 2007 („Erfolgreiches Standortmanagement von Forschung und Entwicklung“), les entreprises industrielles allemandes prévoient une baisse du budget R&D de 14% sur cinq ans, alors que les dépenses devraient progresser de 36% en Chine et de 25% en Europe de l'Est. L'exemple de Dacia illustre bien ce risque. Dans un premier temps, la marque roumaine de Renault ne devait être commercialisée que dans les pays émergents et ses produits étaient conçus au Technocentre de Guyancourt. Non seulement ces Dacia assemblées à Pitesti en Roumanie ont été commercialisées en Europe de l'Ouest, mais le centre de gravité de leur conception se déplace de plus en plus vers la Roumanie. Renault vient ainsi d'inaugurer un nouveau centre d'essai à Titu près de Bucarest, pour venir en complément de ceux d'Aubevoye et de Lardy en France.

Pour comprendre la démarche des entreprises, il convient d'analyser les risques et les opportunités d'une telle décision stratégique. Outre une occasion de réduire les coûts salariaux, les entreprises perçoivent la délocalisation des fonctions de R&D comme un moyen de concevoir des produits plus adaptés aux besoins locaux. L'expérience de Volkswagen en Chine montre que produire des véhicules spécifiques au marché permet d'atteindre une croissance plus rapide. PSA, pionnier avec VW en Chine, a pendant longtemps vendu des modèles ZX dépassés en Europe et a pris du retard sur son concurrent allemand. Des équipes locales, connaissant la culture et les habitudes de consommation, seront plus au fait des dernières évolutions du marché et mieux à même d'y répondre. Pour les entreprises, avoir des équipes de recherche locales représente aussi une opportunité technique, car la proximité entre la R&D, les sites de production et les fournisseurs, permet de meilleurs transferts technologiques. Par ailleurs, dans le cas précis de la Chine, cela peut représenter un avantage concurrentiel d'avoir des centres de R&D dans un pays qui, pour diverses raisons, pourrait prendre le leadership en matière de motorisations alternatives (électrique +

hybride). Enfin, les entreprises peuvent y trouver un intérêt en termes de ressources humaines, puisqu'elles peuvent tirer parti d'un «vivier» de compétences dans les pays émergents. Ce mouvement présente toutefois des risques pour les entreprises aussi bien que pour les pouvoirs publics. Pour les entreprises d'abord, les risques touchent à la propriété intellectuelle. Le phénomène de copie, fréquent surtout en Chine, pourrait s'accélérer si les groupes occidentaux déplacent de plus en plus leur recherche dans cette région. Les problèmes peuvent aussi être d'ordre culturel ou humain: la volonté de tirer parti du «vivier» local peut se retourner contre les entreprises dans le cas d'un «turnover» trop élevé. Elles pourraient investir à perte dans la formation de personnel qualifié qui, dans une économie en croissance, risque de partir à la concurrence, notamment chez un compétiteur local moins avancé sur le plan technologique. Enfin, les joint-ventures avec un partenaire local, ce qui est souvent le cas en Chine, peuvent poser des problèmes en matière de gouvernance. Pour les Etats français et allemands, ce mouvement présente plus de risques que d'opportunités, en première ligne desquels des pertes d'emplois à haute valeur ajoutée dans un secteur pourvoyeur de nombreux emplois en France et en Allemagne. Il en découle un risque financier: pour l'Etat, ces pertes d'emplois signifieraient des pertes d'impôts et de cotisations sociales significatives. D'où la question: En France et en Allemagne, comment les Etats doivent-ils réagir à la délocalisation des fonctions de R&D dans l'industrie automobile?

Avant de répondre à cette question, il faudrait d'abord expliciter les différentes traditions politiques en France et en Allemagne, lorsqu'il s'agit d'exercer une influence sur l'économie dans chacun des deux pays. Les Etats français et allemands ont des modalités d'intervention divergentes dans l'économie. Si la France tient à sa « politique industrielle », qui consiste à faire émerger des leaders mondiaux dans le giron publique, l'Allemagne est attachée à son «Ordnungspolitik», principe selon lequel l'Etat définit les règles de fonctionnement du marché sans intervenir directement. De même, les tissus industriels dans le secteur automobile n'ont pas la même physionomie. L'importance du haut de gamme en Allemagne conduit notamment l'Etat allemand à ne pas toujours prendre les mêmes orientations que son voisin français, comme on l'a vu dans le retrait de la prime à la casse, plus précoce en Allemagne qu'en France. Malgré ces divergences, nous pensons qu'il existe, sinon une réponse commune, au moins des champs de réflexion, voire de coopération communs aux deux pays. Nous avons identifié quatre points sur lesquels agir de façon à maintenir la compétitivité de la R&D dans l'automobile en France et en Allemagne:

Soutien à la mobilité électrique

Nous avons décrit plus haut un mécanisme d'entraînement, selon lequel la production suit les débouchés géographiques, et qui s'étend désormais aux fonctions de recherche et développement. Ce mécanisme peut être rompu en soutenant la demande intérieure sur les marchés européens, notamment avec une offre de moyens de transport, qui consomme moins d'énergie, émet moins de CO2 et respecte mieux l'environnement. En plus de renforcer la demande, le soutien à l'électromobilité aiderait l'Europe à devenir un pôle pionnier de R&D dans ce domaine, un moyen de préserver la compétitivité de la recherche sur le continent. Des initiatives limitées au territoire national ne permettront pas de mettre sur pieds les conditions nécessaires à cela. Une coopération resserrée entre la France et l'Allemagne pourrait donner une impulsion importante dans les domaines suivants :

L'Allemagne, si elle veut accélérer le développement des motorisations hybrides et électriques, peut par exemple s'inspirer du système français de bonus/malus à l'achat dépendant des émissions de CO2 du véhicule.

Pour ce qui est des subventions publiques, le gouvernement allemand a pour l'instant renoncé à mettre en place un bonus écologique pour les véhicules électriques comme c'est le cas en France (5.000 euros), une attitude critiquée par les entreprises du secteur automobile. Pour éviter des distorsions de concurrence, mais aussi pour faire en sorte que les constructeurs allemands ne se fassent pas distancer sur cette technologie encore très chère comparée au moteur thermique et que la Chine soutient massivement, l'Allemagne devrait elle aussi subventionner l'achat de véhicules électriques par une prime d'Etat. L'Etat fédéral comme les Länder pourraient « électrifier » une partie de leur flotte comme c'est le cas en France dans le cadre de l'appel d'offre de l'UGAP (50.000 véhicules).

Inversement, la France pourrait trouver dans le principe des « Umweltzonen » allemandes un moyen de pousser les consommateurs à privilégier les véhicules économes en carburant. Cette mesure, qui consiste à attribuer aux voitures des pastilles de couleur (rouge, orange, vert) et à interdire certains jours de l'année la circulation des véhicules à pastille rouge, a peu d'impact sur les finances publiques.

Enfin, les deux Etats peuvent faire pression sur les constructeurs pour qu'ils s'entendent sur des normes communes pour les infrastructures de recharge, de façon à ce que la technologie électrique puisse se déployer plus rapidement.

Défense de l'innovation

Préserver la compétitivité de la R&D européenne, c'est aussi protéger l'innovation de façon à ce qu'elle soit reproduite moins rapidement dans les pays émergents. Les entreprises occidentales

sont souvent désarmées face à la copie des entreprises chinoises, sauf lorsque les biens concernés sortent des frontières de la Chine. L'Allemagne et la France pourraient faire en sorte que, lorsqu'un produit est condamné pour copie dans l'un des deux pays (déjà des cas dans le design automobile), il ne puisse pas non plus être commercialisé dans le pays voisin. La création d'un brevet européen pourrait aussi renforcer la protection de la propriété intellectuelle sur le continent.

Comme pour la mobilité électrique, les deux pays peuvent s'inspirer des «bonnes pratiques» du voisin. Par exemple, l'Allemagne dispose d'une très bonne coopération entreprise-université par le biais de ses instituts Fraunhofer. La France essaie déjà depuis plusieurs années de lancer des instituts Carnot sur le modèle du Fraunhofer allemand, mais elle doit poursuivre cette initiative de façon à leur donner plus d'ampleurs.

De son côté, l'Allemagne pourrait se pencher sur le dispositif de «crédit d'impôt recherche» français, une incitation fiscale pour investir dans la R&D, très appréciée des entreprises en France, et voir dans quelle mesure un tel dispositif pourrait être introduit en Allemagne.

Développement des coopérations entre constructeurs

Les constructeurs automobiles peuvent aussi fournir leurs efforts pour limiter la délocalisation de la R&D. Afin de rendre la recherche européenne plus compétitive, l'une des solutions consiste à rentabiliser l'innovation sur de plus grandes séries et à rechercher des économies d'échelle par le biais de coopérations. Renault et Daimler, d'un côté, et BMW et PSA, de l'autre, coopèrent dans des domaines bien délimités (les petits modèles, les utilitaires, les moteurs), mais ils peuvent encore renforcer leurs liens, comme par exemple BMW et PSA dans la fibre carbone.

Réduction de la dépendance par rapport à la production, intensive en R&D

Les concepts de mobilité futurs pour les constructeurs français et allemands offrent un nouveau potentiel de différenciation par rapport à l'expertise de développement et de production des véhicules. La multiplication des solutions d'autopartage ou de location à l'heure va créer un besoin pour des plateformes de services, qui indiqueront à l'automobiliste, par exemple, le chemin vers les bornes de recharge libres ou un itinéraire alternatif en transports en commun. Des standards transfrontaliers, ainsi que des coopérations européennes (entre constructeurs, mais aussi avec les fournisseurs d'énergie, les fabricants d'infrastructures, les collectivités etc...) aideront à une introduction rapide de ces technologies. Développer de tels services intensifs en savoir pourrait permettre à long terme de réduire la dépendance par rapport à la production, intensive en R&D.