

Europe de l'Est

Une plateforme informatique compétitive au cœur de l'Europe

Depuis 2004, la Pologne et la Russie affichent une croissance à deux chiffres (respectivement 11 et 15 %) dans le secteur informatique. Le marché reste largement ouvert pour les entreprises françaises qui peuvent bénéficier d'une main d'œuvre locale qualifiée.

« Pour la seule destination de la Pologne, le marché de l'informatique représente en valeur 6 à 7 Mds d'euros. Les autorités ont su faire de la Pologne une véritable plateforme informatique compétitive au cœur de l'Europe » commente **Cédric Fromont**, co-fondateur, avec **Maryline Bertheau-Sobczyk** de Valians International, société d'accompagnement opérationnel des entreprises sur les marchés de l'Europe de l'Est (Pologne, Russie, Hongrie, République Tchèque, Ukraine, Biélorussie, ...) basée à Cracovie.

« D'abord, les autorités ont mené une politique de modernisation des outils informatiques avec notamment des plans de dématérialisation qui courent au moins jusqu'en 2013, aussi bien au sein des administrations que dans les entreprises. En Pologne, comme en Russie d'ailleurs, des programmes d'initiation à Internet vers les populations éloignées des grands centres urbains ont été menés, et vont continuer à être mis en place sur les prochaines années. Côté société, le géant Gazprom a par exemple largement contribué à l'essor des nouveaux outils de gestion informatique au sein des entreprises en Russie en adoptant des nouvelles solutions SAP et Microsoft l'année dernière » poursuit C. Fromont. Cette tendance se retrouve au sein d'une majorité de sociétés locales qui cherchent de plus en plus de nouvelles solutions informatiques pour gagner en compétitivité et efficacité.

Valians International s'appuie notamment sur un partenaire de choix, le groupe PMR, d'origine anglo-américaine, présent en Pologne depuis 1995. Cette société fournit des informations, des conseils et des services aux entreprises internationales par le biais notamment de publications exhaustives multisectorielles. « Une vraie valeur ajoutée qui nous permet d'accompagner des Pme mais également de plus



COURTESY D.R.

grandes entreprises en allant beaucoup plus loin dans l'information et l'expertise sectorielle». Ainsi selon PMR « les marchés IT en Pologne et Russie vont continuer à connaître une croissance à 2 chiffres dans les prochaines années ». Le potentiel pour les entreprises françaises se situe aussi bien sur le hardware, le software et les services IT, même si c'est ce dernier qui devrait connaître la croissance la plus dynamique.

A noter que la proportion d'entreprises qui utilisent des fonds de l'UE pour financer leurs équipements et services informatiques en Pologne a diminué au cours des deux dernières années. « Preuve d'une maturité certaine du marché et que les entreprises n'ont plus besoin de chercher des financements extérieurs pour financer leurs investissements informatiques ».

Un secteur très dynamique

Malgré le ralentissement de la croissance, la Pologne reste le bon élève de l'Europe. Les IDE augmentent : Américains, Chinois, Anglais, Allemands et Japonais ont investi en masse tandis que la France a été également active, même si plus discrète. Les sociétés IT ont investi massivement en Pologne ces dernières années notamment grâce à la forte qualification de la main d'œuvre locale qui provient essentiellement des universités du pays possédant un important vivier d'étudiants. 40 000 diplômés en informatique en sortent chaque année. « Le pays compte 11 000 sociétés œuvrant dans le secteur dont de grandes multinationales comme IBM, HP, Google ou Microsoft qui ont en particulier déployé aux quatre coins du pays d'immenses centres de recherches ou call center. Sans compter la vitalité des groupes polonais comme ASSECO et COMARCH qui deviennent des acteurs de plus en plus importants également sur la scène internationale ».

Le dynamisme du secteur attire également les entreprises françaises. La SSII Steria a par exemple implanté à Katowice, près de Cracovie, un centre de supervision et de gestion des infrastructures informatiques. On trouve également de nombreux jeunes entrepreneurs français qui ont créé leur société en Pologne afin de s'appuyer sur cette main d'œuvre très qualifiée et bon marché, et de proposer ses services aux clients locaux, en s'appuyant sur un savoir-faire acquis en France.

Les besoins en produits et services informatiques restent nombreux en Pologne et en Russie. Pour entrer sur ce marché, il est préférable de passer par un partenaire local, notamment pour être présent sur les appels d'offres, à moins de posséder une entité locale propre.

Julien Thibert

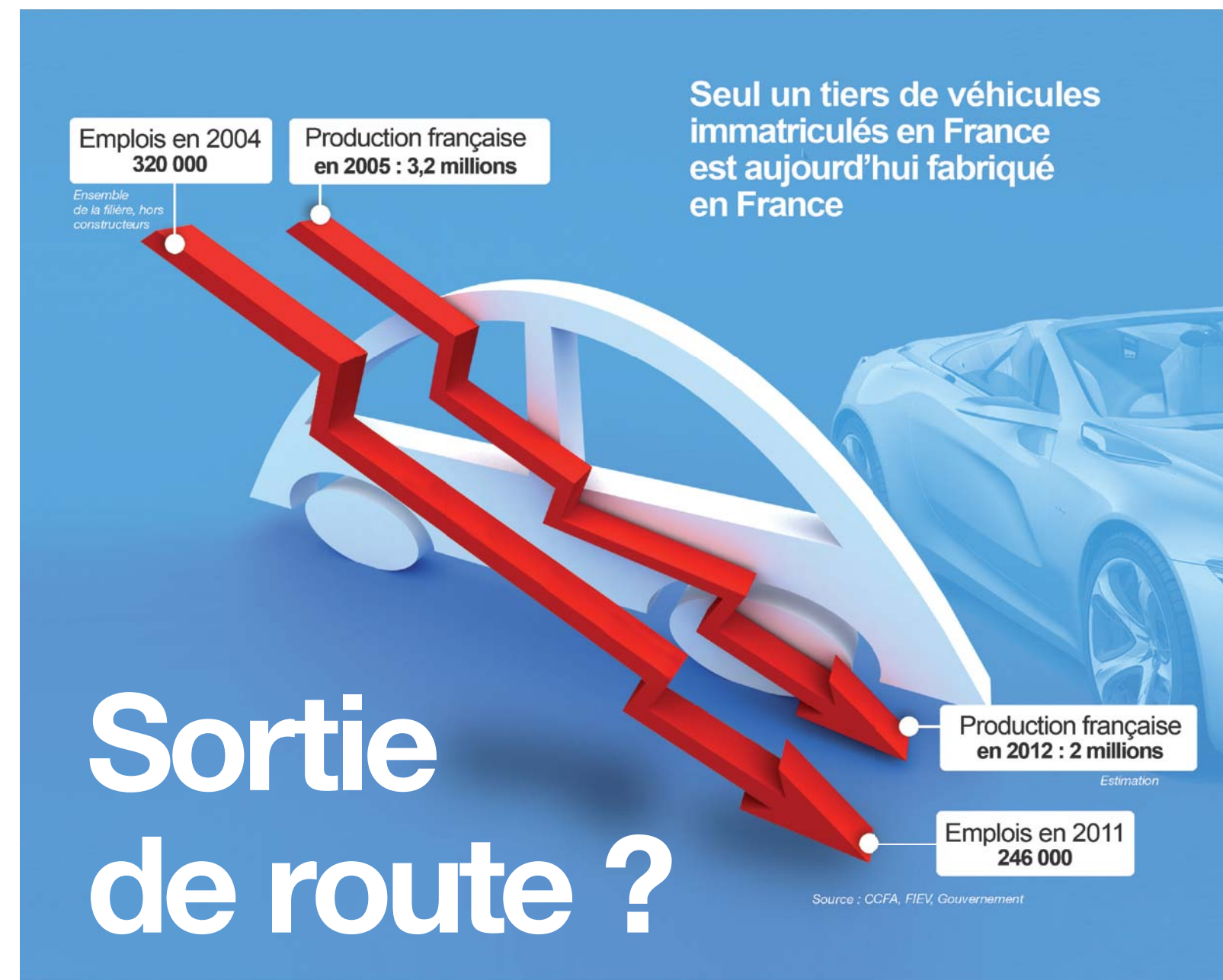


Maryline Bertheau-Sobczyk et Cédric Fromont sont les fondateurs de Valians International et proposent un accompagnement opérationnel sur-mesure des entreprises sur les marchés d'Europe de l'Est. Implantés depuis de nombreuses années en Pologne, tous deux possèdent une solide expertise dans l'environnement des affaires en Europe de l'Est : conseils, accompagnements, implantation, recrutement, représentation commerciale, ...

Filière automobile

Dossier réalisé par Sylvain Etaix

Consulter en ligne et partager cet article > <http://bit.ly/209auto>



Chute des ventes de voitures (le marché français a reculé de 11,4% en août après un recul de 15,5% en juillet), fermeture du site de Aulnay sous bois par PSA (avec la suppression de 8 000 postes à la clé) qui annonce des pertes de 819 millions d'euros, plan de soutien du Ministre du Redressement productif, Arnaud Montebourg, la filière automobile a été au cœur de l'actualité estivale. L'avenir du secteur est difficile mais pas insurmontable pour ceux qui se diversifient, anticipent les nouveaux besoins, les nouveaux marchés de demain.

- 1 Quelles peuvent- être les répercussions des annonces de PSA sur ses sous-traitants ?
- 2 Que pensent les équipementiers du plan de soutien de l'Etat ?
- 3 Qui sont les sous-traitants qui tirent le mieux leur épingle du jeu ?

“Les sous-traitants qui diversifient leurs activités vont s’en sortir”

Les conséquences de la mauvaise santé de PSA chez les sous-traitants de la filière auto : réorientation des flux d’approvisionnement mais pas de risque de défaillances.

La Fiev (fédération des industries des équipements pour véhicules) ne voit pas de risque de “casse” dans la filière équipementier, tant en terme d’emplois que de défaillance d’entreprise. **Arnaud de David Beauregard**, vice-président de la Fiev : « la capacité de production du site d’Aulnay va être transférée sur le site de Poissy, si tel est le cas, le volume d’activité ne va pas disparaître, il n’y aura donc

pas d’incidence majeure pour les équipementiers ». Seuls les flux devront être réorientés. « Il y aura certainement des problèmes de juste-à-temps, il va falloir réorganiser les approvisionnements, mais il ne devrait pas y avoir de menaces sur l’emploi. Les volumes devraient être préservés. Le transfert n’est pas pour demain, il n’y aura pas de surprise ». D’une manière générale, c’est toute la filière qui va souffrir de la baisse continue des ventes, notamment en France et en Europe du Sud. Les plus petits fournisseurs, dont les trésoreries sont déjà mises à mal connaîtront le plus de difficultés en cette fin d’année. Surtout ceux qui sont mono-clients, en particulier avec PSA. **Jean Claude Monier**, Pdg de Thermi-Lyon et

président du Centre national de la sous-traitance (Cenast), parle de la fermeture du site d’Aulnay comme d’un « épiphénomène qui masque LE problème de fonds, celui de la désindustrialisation depuis 30 ans ! Les conséquences des déboires de PSA pour les sous-traitants sont difficiles à estimer aujourd’hui, toujours est-il qu’avec la crise européenne, le tassement des ventes automobiles risque de se poursuivre. Ce n’est une bonne nouvelle pour personne. Les plus petits fournisseurs, toujours en délicatesse de trésorerie risquent d’avoir du mal. En ce qui concerne les sites de PSA qui ferment comme Aulnay ou ceux qui sont menacés (Rennes), ce sont des sites d’assemblage, qui vont être relocalisés. Au final, il y

aura relativement peu d’impacts pour les fournisseurs de pièces mécaniques puisqu’ils livreront d’autres sites de production. Les fabricants sont déjà dans un marché européen. Ils savent le faire ».

« Le plan de soutien n’aborde pas les questions de fonds que sont la compétitivité et la flexibilité ».

Si les constructeurs ont salué le plan de soutien à la filière, les équipementiers et sous-traitants ne sont pas satisfaits. Le Cenast comme la Fiev dénoncent un plan qui ne prend pas en considération la structure des coûts de la production du site France, selon eux, principal problème de la filière automobile française. « Ce plan ne prend pas en considération les problèmes de fonds : restaurer la compétitivité et la flexibilité. L’automobile est un marché très ouvert où la concurrence est mondiale » explique Arnaud de David Beauregard qui cite l’exemple de l’Allemagne. « Elle a maintenu son haut niveau d’activité grâce à de la flexibilité et de la compétitivité », ou encore les Etats-Unis et la Grande-Bretagne qui ont connu une reprise d’activité sur le même schéma.

Au rayon “bonnes nouvelles” : le coup de pouce écologique pour les véhicules électriques. « On parle là d’une niche, ce n’est pas comme cela que l’on va enrayer la chute des volumes ». Parmi les autres points positifs, les mesures en faveur de l’innovation avec le Crédit Impôt Recherche, plus accessible aux Pme, ainsi que les facilités de financement pour les sous-traitants.

Dans son plan de soutien, le Ministre du redressement productif a décidé de placer sous surveillance l’accord de libre-échange entre l’Union européenne et la Corée entré en vigueur le 1er juillet 2011 et qui nuit à la filière française.

Le Cenast dénonce plus largement la naïveté de Bruxelles qui se traduit par l’absence de réciprocité dans les accords entre l’U.E. et ses grands partenaires

qui sont ainsi rentrés sur le marché européen, contre seulement 70 000 en sens inverse. La Fiev est donc attentive aux nouveaux accords de libre-échange en gestation avec le Japon et l’Inde, et espère que l’Europe retiendra la leçon coréenne...

Pour sortir de l’ornière, les sous-traitants doivent diversifier leurs activités, une diversification à la fois géographique et sectorielle.



En moins d’un an, plus de 400 000 véhicules sud-coréens sont rentrés sur le marché européen, contre seulement 70 000 en sens inverse.

Pour limiter la dépendance à un ou deux donneurs d’ordres (PSA ou Renault) ou équipementiers, les sous-traitants ont intérêt à élargir leurs activités. « Les plus solides ont diversifié leurs débouchés, et se sont tournés vers l’international, en accompagnant souvent les constructeurs, comme par exemple Renault à Tanger » rappelle A. de David Beauregard.

Plusieurs équipementiers ou fournisseurs de rang inférieur ont suivi cette voie. Ainsi, ARAY-

mond a ouvert des sites en Inde, en Chine, en Allemagne, Turquie, Russie.. Une vingtaine d’usines au total. Et a diversifié ses activités : vers les ENR, la pharmacie ou encore le BTP. Lui aussi très diversifié (médical, ferroviaire, aéronautique...), le Lyonnais Nief Plastic vient de procéder à de la croissance externe en rachetant son concurrent allemand (NP Poschmann) et sa filiale polonaise. De son côté, MGI Coutier consacre 5% de son chiffre d’affaires à la R&D et dépose une vingtaine de brevets



(USA, Chine, BRICS...), problème pointé dans le récent rapport d’Yvon Jacob “en finir avec la mondialisation déloyale”.

Pour exemple, Jean-Claude Monier cite le cas des moules plastiques, une industrie qui a quasiment disparu en France. « Aujourd’hui, les moules qui entrent en France sont exemptés de droits de douane, alors que les moules français qui veulent pénétrer des marchés étrangers sont surtaxés. Il existe une vraie distorsion de concurrence ! ». « De tels accords devraient, c’est leur principe-même, bénéficier aux deux parties en étant basés sur des échanges équilibrés. Or ce n’est pas le cas » regrette Arnaud de David-Beauregard. En moins d’un an, ce sont plus de 400 000 véhicules sud-coréens

Les principales mesures du Plan Montebourg pour soutenir la filière automobile et préserver l’emploi

■ Encourager l’achat de véhicules écologiques

Le bonus maximal à l’achat de véhicules électriques est porté à 7000 euros (4000 euros pour les véhicules hybrides). Le renforcement de l’ensemble du dispositif bonus-malus sera précisé en loi de finances pour 2013.

■ Soutenir la trésorerie et l’investissement des acteurs de la filière, en particulier les Pme

L’État et Oseo vont mobiliser près de 600 millions d’euros de financements pour répondre aux besoins d’investissement et de liquidité à court terme, tournés en priorité vers les Pme du secteur (cf p.21).

■ Permettre à la filière de rebondir grâce à l’innovation

Un Institut d’Excellence sur les énergies décarbonées (VeDeCom) sera lancé d’ici fin 2012 associant les principaux acteurs de la filière (PSA, Renault et équipementiers) et des instituts de recherche (dont le CEA et ParisTech). Le CIR sera pérennisé et rendu plus accessible aux Pme. 350 millions d’euros du programme « investissements d’avenir » seront réorientés pour financer les priorités de la filière en matière de R&D. Le soutien à l’innovation est conditionné aux efforts des constructeurs et équipementiers pour maintenir en France des équipes de R&D.

■ Faire émerger des entreprises stratégiques

Le Fonds de Modernisation des Equipementiers Automobiles, financé par le Fonds stratégique d’investissement (FSI) et les grands acteurs de la filière sera prolongé et renforcé si nécessaire. 260 millions d’euros pourront être investis dans les Pme et les Ets porteurs de projets de développement, de consolidation, d’innovation ou d’internationalisation, leur permettant de se renforcer sur différents marchés et d’accompagner notamment leurs clients français.

■ Promouvoir une industrie française de la déconstruction et du recyclage

La création en France de sites productifs dédiés à la déconstruction permettra de prolonger l’activité d’usines existantes ou d’en assurer la conversion technologique et industrielle.

■ Réorienter les règles européennes et internationales en faveur d’un juste échange

Mise sous surveillance de l’accord de libre-échange entre l’UE et la Corée du Sud. Le gouvernement veillera à ce que les prochains accords commerciaux entre l’Union européenne et les grands pays industriels préservent les intérêts de notre industrie automobile.



CHRISTOPHE CHÉRISSIER / INFORMATION

Oseo : 250 millions d’engagements nouveaux pour la filière

Dans le cadre du Plan de soutien à la filière automobile, OSEO soutiendra la trésorerie des entreprises et interviendra dans le financement de leurs investissements.

Financement de la trésorerie

Oseo soutiendra la trésorerie en partenariat avec les banques avec :

- le dispositif « Avance+ », par la mobilisation de créances des Pme titulaires de commandes auprès des principaux grands donneurs d’ordre de la filière,
- le fonds de garantie «Renforcement de la structure financière» qui pourra garantir jusqu’à 60 % (70 % avec l’appui des Régions) les prêts bancaires à moyen terme et les opérations de cession-bail mobilières et immobilières.

Les nouveaux engagements d’OSEO à ce titre pourront atteindre 150 millions d’euros.

Financement des investissements

Oseo réserve, aux Pme et Ets de la filière, une enveloppe spécifique de 100 millions d’euros, via le Prêt vert bonifié et le Contrat de développement participatif. Grâce à l’effet de levier sur les financements associés (prêts bancaires et interventions en fonds propres), jusqu’à 300 millions d’euros pourront être accordés pour financer les investissements de compétitivité matériels et immatériels de la filière.

La France ne représente plus que 3% de la production mondiale

Dans son récent rapport "Auto'Scan 2012" sur l'industrie automobile au sens large, L'Observatoire Stratégique de la Sous-traitance passe en revue toutes les données de la filière. Ci-dessous, les conclusions du rapport.

Le phénomène chinois se démarque du point de vue de la production de véhicules : 14,48 millions de voitures produites en 2011, soit 24% de la fabrication mondiale.

Un autre pays se distingue : l'Allemagne, qui représente, en 2011, 5,87 millions de voitures produites, soit 9,80% de la production mondiale. On note sa forte production locale de véhicules, sa présence en Chine et aux USA via ses constructeurs et ses forts excédents commerciaux pour les véhicules et composants. Cette domination germanique se retrouve dans l'exportation des pièces usinées de décolletage pour les véhicules routiers et les pièces pour moteurs diesel. L'implantation des groupes allemands à l'étranger impacte favorablement le commerce international et la production de véhicules dans plusieurs pays (par exemple, le groupe VW en République Tchèque et en Espagne notamment). L'Allemagne représente ainsi 23% des exportations mondiales de voitures et un peu moins de 15% des équipements et pièces exportés, avec des excédents commerciaux gigantesques.

Cette situation contraste nettement avec celle de la France. En effet, dans l'habituelle comparaison entre la France et l'Allemagne, l'écart s'est nettement creusé

depuis plusieurs années. La France représente 3% de la production mondiale de voitures particulières, soit 1,9 million de véhicules en 2011 (niveau assez proche de celui de l'Espagne). Les statistiques de production et du commerce international s'expliquent par les stratégies des constructeurs français (exemple : fabrication et importation de véhicules en provenance de Roumanie, Dacia).

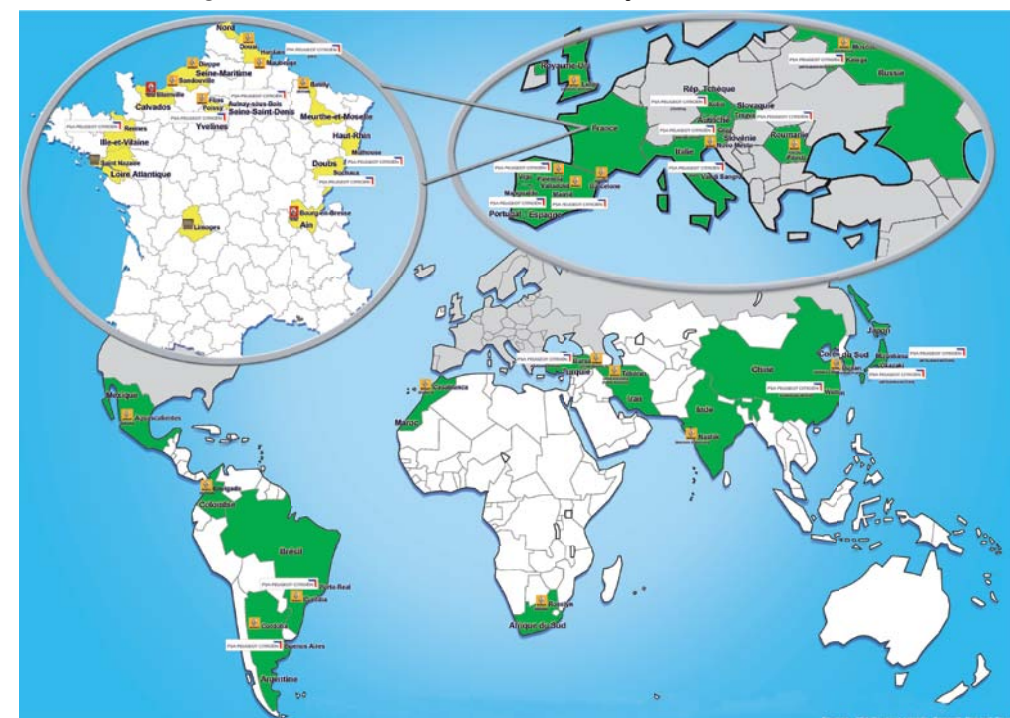
Pour le décolletage à destination des véhicules routiers, on peut retenir la valeur approximative de plus de 300 € par véhicule et le rapport du simple au double entre la France et l'Allemagne pour ce type de pièces.

Concernant l'Italie, les données de décolletage pour les véhicules routiers nécessitent un coefficient de pondération car elles incluent une certaine part de négoce. On note le redressement des USA ainsi que leur très forte production d'utilitaires légers, véritable spécificité de cette partie du monde (47% de la production mondiale en zone Nafta).

Enfin, les catastrophes naturelles et nucléaires, qui ont notamment touché le Japon en 2011, ont eu des effets négatifs sur l'automobile.

L'Observatoire Stratégique de la Sous-Traitance spécialisé dans la veille diffuse des informations stratégiques, technologiques et commerciales sur les marchés clients (automobile, aéronautique, médical, technologies propres, connectique...) et met son expérience au service des dirigeants des entreprises industrielles et de leurs collaborateurs, afin qu'ils restent compétitifs et ouverts sur les opportunités et les mutations mondiales des marchés. + d'infos : www.osst.com

Sites d'assemblage des constructeurs automobiles français dans le monde en 2011



Sylvain Etaix

> par ans. Le groupe vient de lancer un nouveau gicleur de liquide lave-glace, ce qui va lui ouvrir de nouveaux marchés.

Autre exemple, Thermi-Lyon (leader français du traitement thermique et revêtement sous vide) réalise près de 60% de ses ventes dans l'automobile. Cela ne l'empêche pas de chercher de nouveaux horizons. L'entreprise investit depuis deux ans dans l'aéronautique, a une coentreprise en Chine et anticipe l'évolution de nouveaux marchés « qui n'existent pas encore aujourd'hui » selon son Pdg. Encore faut-il avoir les moyens financiers pour se diversifier ...

Le plan de soutien d'Arnaud Montebourg prévoit une enveloppe de crédit pour les sous-traitants "stratégiques". Qui est stratégique, qui ne l'est pas ?

Dans ce tableau assez sombre, J.C. Monier veut voir des raisons d'espérer. « La demande mondiale de biens d'équipements explose dans tous les secteurs : machinisme agricole (Roumanie, Ukraine), industries agroalimentaire avec une population mondiale qui va passer de 6,5 à 9 Mds de personnes à nourrir, mais aussi les transports (Inde, Chine, Brésil) ». Une chance pour le secteur français de la mécanique, très transversal. « En Rhône-Alpes, en Alsace et dans d'autres régions, la France possède des leaders mondiaux. Une société comme Clextral réalise 83% de son chiffre d'affaires à l'export, se camets de commandes sont remplis. Ces entreprises sont souvent positionnées sur des marchés de niche » souligne J.C. Monier. Il y a donc de l'avenir pour les mécaniciens français, mais pas forcément en France.

Un seul mot d'ordre : DIVERSIFICATION !

ASEAN Ces pays d'Asie qui ne connaissent pas la crise !

Le ralentissement « modéré » de la croissance de la zone ASEAN (4,1% en 2011 contre 3,8 % prévu en 2012) n'obère en rien la résilience dont à fait preuve ce vaste marché au cours de l'année dernière. « L'Asie du Sud est actuellement la zone du monde avec la plus forte croissance ».

Plus spécifiquement, l'Indonésie, la Thaïlande, les Philippines, la Malaisie et Singapour sont les membres principaux de cet espace économique pourtant très fortement soumis aux multiples tensions d'autres grandes régions, en l'occurrence la Chine, l'Europe et les Etats-Unis » explique Edgardo Torija-Zane, économiste à Natixis.

L'expert souligne la dépendance croissante avec la Chine, troisième partenaire commercial de l'ASEAN. La perspective d'une zone de libre-échange entre les deux entités, à l'horizon 2015 explique en partie cette situation. Le projet implique notamment une baisse des droits de douane dans la zone de libre-échange. Déjà ceux sur les marchandises en provenance de l'ASEAN ont été réduits de

9,8% à 0,1%. Et réciproquement, l'ASEAN va diminuer les droits de douane sur les importations chinoises de 12,8% à 0,6%. Depuis de nombreuses années pourtant, ce marché d'Asie du Sud s'est structuré de manière très cohérente, chaque pays ayant finalement son rôle à jouer.

« Après la crise de 1997-1998 dont l'épicentre était l'ASEAN, les pays membres ont sensiblement modifié leurs modèles économiques en intégrant plus de croissance et d'épargnes. Aujourd'hui tous les pays de l'ASEAN connaissent la croissance avec des excédents courants. Ils ont des liquidités et prêtent d'ailleurs au reste du monde ! »

