Automobile

La firme vaudoise GreenGT démontre ses propres solutions électricité/hydrogène dans le sport automobile. C. MARIN/DPPI

La vague verte rattrape les sous-traitants suisses

Plus que jamais, l'innovation se décisive pour les sous-traitants helvétiques des constructeurs, qui emploient 34 000 personnes

Philippe Rodrik

L'Allemagne, l'Italie, la France, les États-Unis et, de plus en plus, l'Inde et la Chine. Ces pays sont connus comme les berceaux et encore les principaux sites de production de l'industrie automobile. La Suisse n'est de loin pas étrangère à cette communauté. Des composants ou du savoir-faire helvétiques sont présents dans une grande part des voitures fabriquées dans le monde. Les sous-traitants automobiles du pays y emploient environ 34 000 collaborateurs, selon l'Université de Zurich. Le chiffre d'affaires de la branche atteint environ 12 milliards de francs. La survie d'une partie des emplois paraît néanmoins compromise, sans un sursaut dans les nouvelles filières automobiles.

«Les sous-traitants sont en ce moment confrontés à un double défi. Leurs clients, les constructeurs, subissent des ventes en baisse et, simultanément, des bouleversements technologiques. Quelques entreprises helvétiques ont déjà dû introduire le chômage partiel dans leurs ateliers», relève le porte-parole de Swissmem (Association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux) Ivo Zimmermann. Cette situation succède à deux phases de ralentissement, aussi vives que récentes, pour une branche constituée avant tout de PME, fort dépendantes de l'exportation. Les PME ont dû affronter la crise financière de 2008, puis une période de franc très fort après l'abandon du cours plancher de l'euro par rapport au franc, le 15 janvier 2015.

Cinq ans plus tard, l'offre des sous-traitants helvétiques s'avère plutôt mal orientée, au regard des impératifs de transition énergétique. Plus de 70% des produits de la branche sont encore destinés à des voitures de tourisme, dotées de moteurs à explosion. Et près de la moitié des 570 entreprises les plus importantes de la branche se concentrerait avant tout sur des éléments liés aux moteurs, la transmission et la propulsion. Un défaut d'anticipation? «La propulsion de véhicules 100% électriques requiert nettement moins de composants que celle de voitures équipées de moteurs à combustion. Du coup, les sous-traitants peuvent moins proposer d'éléments», relève Ivo Zimmermann. Les investisseurs, en particulier les actionnaires, montrent des signes d'inquiétude.

Pas d'affolement

L'action de l'entreprise bernoise Feintool, parfois présentée comme «dépendante des moteurs à combustion», a ainsi perdu près d'un cinquième de sa valeur l'an dernier. À l'inverse, la firme grisonne Ems-Chemie réalise 60% de son chiffre d'affaires dans la branche de l'automobile. Mais ses spécialités, comme les matériaux polymères, contribuent à l'allègement des véhicules. Propriété favorable à une baisse de la consommation de carburant. Fossile ou électrique! Cet atout technologique et un solide ratio de fonds propres (76,4%) ont favorisé une hausse de plus d'un tiers de l'action Ems-Chemie en 2019.

> «Rien ne saurait justifier le moindre pessimisme tant que la demande globale de solutions de mobilité continue d'augmenter»
> **Ivo Zimmermann** Swissmem

La firme, appartenant à la famille Blocher, dispose d'un positionnement très fort dans la sous-traitance automobile. Mais les faiblesses actuelles de la branche ne suscitent pas d'affolement. Ou pas encore. «Rien ne saurait justifier le moindre pessimisme tant que la demande globale de solutions de mobilité continue d'augmenter. L'e-mobilité offre de nouvelles perspectives», estime le porte-parole de Swissmem. Le spécialiste genevois en composants électroniques, LEM, montre l'exemple: «Nous nous distançons du marché des voitures équipées de moteurs à combustible depuis des années. Les trois quarts de notre chiffre d'affaires, dans le segment auto, se concentrent maintenant dans le «green car» *(ndlr: véhicule produisant peu ou pas d'émissions polluantes)*.»

Des sous-traitants sont en plus nés en Suisse, juste à l'aube de la transition énergétique. À l'instar de l'entreprise vaudoise GreenGT. «Cette évolution, appliquée au secteur de la mobilité, redistribue les cartes aussi bien pour les constructeurs que pour les sous-traitants. Nous démontrons nos propres solutions électricité/hydrogène dans le sport auto depuis plusieurs années. Et nous finissons un camion de 40 tonnes avec un constructeur de poids lourds international. En douze ans, nous avons développé les compétences et les concepts permettant de traiter toute la chaîne de valeur électricité/hydrogène», se félicite Jean-François Weber, directeur de GreenGT. Les motorisations alternatives, électriques ou autres, auraient encore besoin de dix ans pour s'établir réellement. Tel est l'avis exprimé par la majorité des sous-traitants suisses, interrogés par l'Université de Zurich. La prudence pousse néanmoins quelques acteurs du marché suisse à ne pas attendre davantage.

Alerte! Le marché allemand s'affaiblit

● La voiture séduit de moins en moins. Dans le monde, en Europe et, plus grave, en Allemagne. La prospérité des sous-traitants automobiles suisses *(voir ci-dessus)* dépend en effet avant tout des partenaires d'outre-Rhin. Ils n'ont évidemment pas raté l'alerte donnée, ce mois-ci, par Volkmar Denner, PDG de Bosch, le premier équipementier automobile dans le monde: «Nous pourrions bien avoir passé le pic de la production mondiale et nous approcher d'une baisse de 2,6% des ventes de véhicules neufs cette année. Nous n'anticipons aucune reprise du marché avant 2025.» Ces pronostics planétaires sont influencés en grande partie par l'évolution des affaires en Allemagne. L'an dernier, la production automobile y est tombée à son plus bas niveau depuis 1997. Après trois années consécutives de baisse, et un recul de 9% rien que l'année dernière.

L'exercice en cours ne s'annonce en outre guère plus favorable: l'association des constructeurs automobiles allemands (VDA) prévoit une baisse de 4% dans les immatriculations de voitures neuves outre-Rhin.

Pendant ce temps, les importateurs et les garagistes suisses vivent encore sur un véritable nuage. Ils ont ainsi pu bénéficier d'une hausse de près de 4% dans les immatriculations de véhicules neufs, l'an dernier. Avec, en prime, de réels progrès en prise de conscience: la part des modèles propres (électriques, hybrides, à gaz et à hydrogène) a pour la première fois dépassé la barre des 10%, grimpant jusqu'à 13,1%. **P.RK**

L'Inde stagne et peine à relancer sa croissance

Le budget fédéral présenté samedi a déçu les analystes, qui redoutent que le ralentissement observé depuis deux ans se prolonge

C'était il y a trois ans à peine. L'Inde était l'une des économies les plus dynamiques du monde avec 7% de croissance. Dans l'intervalle, la crise du secteur bancaire plombé par les créances douteuses, l'annulation brutale et le remplacement de 86% du papier-monnaie, puis les complications de la réforme de la TVA et la GST ont freiné l'investissement ainsi que la consommation. Sur l'exercice 2019-2020, qui s'achève le 31 mars, la Banque centrale table sur 5% de croissance. Du jamais vu depuis onze ans.

Une lourde tâche

L'ancien gouverneur de la Banque centrale, Raghuram Rajan, a évoqué début décembre un risque de récession, s'inquiétant de la hausse du chômage, qui touche 7% des actifs, au plus haut depuis quarante-cinq ans. Et, selon lui, les baisses d'impôts sur les sociétés accordées l'an dernier ne suffiront pas à encourager l'investissement. D'autres, comme l'ancien ministre des Finances, Manmohan Singh, craignent une possible stagflation. L'indice des prix à la consommation a bondi de 2 à 7,3% l'an dernier.

Samedi, en présentant le budget pour l'année fiscale 2020-2021, la ministre des Finances, Nirmala Sitharaman, avait donc la lourde tâche de relancer l'activité sans aggraver le déficit, qui grimpera à 3,8% en 2019-2020.

Côté relance, le budget met l'accent sur les infrastructures de transports notamment, avec des investissements en hausse de 7%. Surtout, les aides à l'agriculture et au secteur agroalimentaire vont grimper de 13% sur un an à 2650 milliards de roupies (35 milliards de francs).

Dans les zones rurales, les subventions alimentaires ainsi que celles pour l'achat d'engrais, d'essence et les aides à l'emprunt augmenteront de 17% par rapport à 2018-2019. Le secteur primaire emploie 44% des actifs: la ministre espère doper le revenu des paysans et la consommation rurale pour soutenir la demande intérieure.

Privatisations en vue

Ces dépenses seront financées par la privatisation d'entreprises publiques, dont la compagnie Air India, ainsi que par des hausses d'impôts. La ministre parie sur une envolée de 8% des revenus fiscaux alors qu'ils ont baissé d'autant l'an dernier. Les cessions d'actifs rapporteraient 27 milliards de francs. Cette prévision paraît optimiste: Air India cherche un repreneur depuis environ deux ans.

Les analystes espéraient des mesures fortes en faveur du secteur bancaire et des petites entreprises. De plus, le budget n'a dévoilé aucune réforme majeure. Le pouvoir fédéral continue de miser sur les subventions pour redresser l'agriculture. Les économistes préconisent plutôt d'accélérer le versement des aides sociales sur les comptes bancaires des paysans. Cela limiterait les détournements dont sont victimes les produits subventionnés à la vente.

Ils conseillent aussi d'investir dans la préservation des ressources en eau et la fertilité des sols. Enfin, le budget de la Défense accapare toujours 10% des dépenses, contre 3% pour la santé publique et autant pour l'éducation, alors que la moitié de la population a moins de 25 ans.

Emmanuel Derville
New Delhi

Solidarité

Les Émirats arabes à la rescousse de la Mauritanie

«Les Émirats arabes unis ont annoncé dimanche l'allocation de 2 milliards de dollars pour financer des projets d'investissement et de développement, ainsi qu'un prêt à taux réduit pour la Mauritanie», a indiqué l'agence WAM. Le président mauritanien, Mohamed Ould Cheikh El Ghazouani, est en visite officielle dimanche aux Émirats, où il a rencontré le prince héritier d'Abu Dhabi, Mohammed ben Zayed Al-Nahyane. La Mauritanie est un pays pauvre membre du G5 Sahel engagé dans la lutte antidjihadistes. **AFP**

Le chiffre

156

C'est, en milliards d'euros (soit plus de 170 milliards de nos francs), le montant que la Banque centrale chinoise injectera, lundi, pour contrer l'impact de l'épidémie du coronavirus. Dans un communiqué, l'institut d'émission explique que l'intervention vise à maintenir «une liquidité raisonnable et abondante» du système bancaire, ainsi qu'à assurer la stabilité du marché des changes. AFP

Allemagne

Occupation d'une centrale à charbon controversée

Des militants anticharbon ont occupé dimanche la centrale «Datteln 4», dont la mise en service prévue l'été prochain est vivement critiquée alors que l'Allemagne commencera à fermer fin 2020 ses centrales à charbon pour abandonner ce minerai fin 2038. Une centaine de personnes se sont introduites sur le site de cette centrale à charbon dans l'ouest du pays. «Avec cette action de désobéissance civile, les activistes manifestent contre la loi charbon du gouvernement», a précisé le mouvement «Ende Gelände». **AFP**

Somalie

L'invasion des criquets déclarée urgence nationale

L'invasion de criquets balayant la Corne de l'Afrique a été déclarée urgence nationale en Somalie, où ces insectes dévastent l'approvisionnement alimentaire dans l'une des régions les plus pauvres et les plus vulnérables du monde, a annoncé dimanche le Ministère de l'agriculture. La Somalie est le premier pays de la région à se mobiliser au niveau national pour lutter contre les essaims de criquets affamés – d'une ampleur historique –, dont l'apparition, selon les spécialistes, est liée à des variations climatiques extrêmes. **AFP**

Contrôle qualité