



## UN SECTEUR CLEF

Le secteur automobile est le 2<sup>ème</sup> secteur industriel en Pologne. Il emploie plus de 180 000 personnes et assure environ 8 % du PIB. La volume de la production totale s'élève à environ 35 Mds EUR par an.



## AVANTAGES

La Pologne est non seulement un producteur de véhicules avec des entreprises comme Fiat, PSA, Volkswagen, Solaris Bus & Coach ou Volvo Polska, mais c'est également un pays où produisent de nombreux fournisseurs de rang 1 et de rang 2. Parmi les 30 plus grands producteurs de composants automobiles, 2/3 possèdent une usine en Pologne. Alors que la production de véhicules diminue légèrement, la production de sous-ensembles continue de croître (multipliée par trois depuis 2008).



## AIDES GOUVERNEMENTALES

L'industrie automobile est un secteur prioritaire pour le gouvernement polonais, qui le soutient par les mesures suivantes :

- Exonération de l'impôt sur le revenu dans les zones économiques spéciales.
- Soutien financier direct pour la mise en œuvre de nouveaux projets d'investissements.
- Exonération de la taxe foncière sur la base des réglementations locales.
- Diverses formes de soutien à l'emploi des chômeurs.
- Soutien dans le cadre de programmes cofinancés par des fonds de l'UE pour des activités de R&D (ex : Innomoto).
- Réduction d'impôt pour la R & D.

## Top 5 entreprises françaises du secteur implantées

- 1 – **Opel Manufacturing**  
Effectif : 3 900 personnes, CA : 1,89 Mds EUR
- 2 – **MICHELIN**  
Effectif : 4 500 personnes, CA : 1,2 Mds EUR
- 3- **FAURECIA**  
Effectif : 6 147 personnes, CA : 1 Mds EUR
- 4 – **VALEO**  
Effectif : 5000 personnes, CA : 1 Mds EUR
- 5 – **HUTCHINSON**  
Effectif : 6 150 personnes, CA : 600 Mds EUR

## OPPORTUNITÉS

- Projet de production d'une voiture électrique polonaise, dont la mise en œuvre est en cours : ElectroMobility Poland.
- 15,4 % des dépenses de l'industrie automobile correspondent à des investissements.
- Investissements en cours: Daimler, LG Chem, Valmet Automotive.

## FORCES

- Le marché des fabricants de sous-ensembles rang 1 et rang 2 est en pleine croissance.
- Acquisition d'Opel par PSA.
- Présence significative d'entreprises françaises sur le marché et perception positive des usines françaises par les employés.



## CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env <sup>t</sup> des affaires
38,0	13 821	4,8	5,0	A2

Sources : Coface 2019

## CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/2)

### Taille du marché

#### Fondamentaux

- Il est vrai que la dernière voiture polonaise a quitté l'usine en 2002 (FSO Polonez), mais l'industrie automobile a continué d'être un facteur extrêmement important de l'économie polonaise (environ 8 % du PIB). En Pologne, des marques nationales réputées ont été reprises par des entreprises étrangères, et la production de sous-ensembles a été largement développée.
- En termes de production de véhicules en 2018, la Pologne a produit 451 600 véhicules passagers et 202 000 camions et tracteurs.
- Selon les données de l'Office central de la statistique, plus de 180 000 personnes étaient employées dans le secteur automobile en Pologne en 2017. Dans les années à venir, ce nombre augmentera certainement, par exemple en raison des investissements achevés (Volkswagen Poznań) et prévus pour 2019 (Daimler AG).

#### Tendances et évolutions

L'industrie automobile polonaise est très liée aux investissements étrangers. L'usine Opel (PSA) de Tychy a bénéficié d'un investissement de 250 M EUR en 2018 ; la production des moteurs à quatre cylindres pour tous les modèles Mercedes-Benz sera lancée à Walbrzych mi-2019. Ces derniers mois, plusieurs fabricants importants ont annoncé leur intention de construire ou d'agrandir des usines en Pologne.

## CHIFFRES DU SECTEUR

Chiffre d'affaires du secteur	~35 Mds EUR
Importations	17,4 Mds EUR
Exportations	31 Mds EUR, soit environ 14 % du total des exportations polonaises de marchandises
PIB	8 %
Production voitures de tourisme (2018)	451 600

## 🔍 CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/2)

### La concurrence et positionnement de la France

#### La concurrence locale / internationale

- Les producteurs de véhicules implantés sur le sol polonais – sauf Opel, récemment acquis par PSA - ne sont pas français (FCA – 2 usines, Volkswagen – 2 usines, et pour les bus, camions et tracteurs : Man – 2 usines, Solaris, Ursus , Autosan, Jelcz).
- De nombreux équipementiers, notamment américains, européens et asiatiques, sont bien présents en Pologne : Delphi – 4 usines, Magneti Marelli – 6 usines, Delfo – 3 usines, Boryszew Group – 2 usines, Brembo - 2 usines, TRW – 6 usines, Bridgestone – 2 usines, Mahle, Bosch, NGK, Federal-Mogul, Exide, Gedia – 2 usines, Gestamp, Johnson Controls – 6 usines, Kimball, GKN, Kirchhoff – 5 usines, Lear Corporation – 5 usines, Magna – 5 usines, Leoni Cable, Neapco, Nexteer – 2 usines, NSK – 4 usines, Plikington – 2 usines, SE Bordnetze, Sitech – 2 usines, Tenneco – 3 usines, TI – 4 usines et beaucoup plus.
- 80 % des équipementiers de rang 2 fournissant les usines polonaises sont polonais.
- Les marques préférées des Polonais sont, dans l'ordre : Skoda, Toyota, Volkswagen, Opel, Ford, Renault, Kia, Dacia, Hyundai, Nissan. Les voitures françaises n'ont donc pas une place particulièrement privilégiée.

#### Le positionnement de l'offre française

- Quelques grands équipementiers français (Faurecia – 5 usines, Valeo – 4 usines, Hutchinson – 3 usines, Saint-Gobain – 2 usines, Michelin – 1 usine) sont implantés en Pologne.
- L'offre française peut être développée dans le cadre de l'industrie 4.0 pour augmenter la productivité. Cela permettra de faire face aux problèmes de main-d'œuvre rencontrés par le pays.

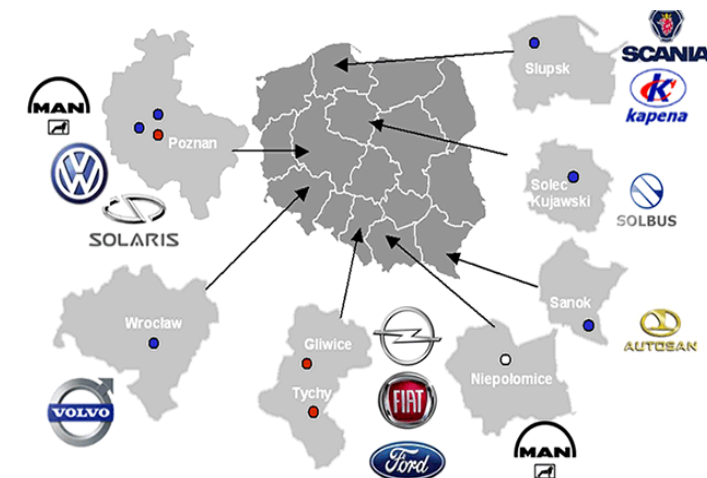
### ATOUTS DE L'OFFRE FRANÇAISE

- Une forte présence d'équipements français de rang 1
- Proximité des deux pays
- Changement progressif dans la perception (historiquement enracinée) des produits allemands comme supérieur aux produits français
- L'acquisition d'Opel par PSA

## 👍 OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE

### Des acteurs très divers

- La Pologne est non seulement un producteur de véhicules avec des entreprises comme Fiat, PSA, Volkswagen, Solaris Bus & Coach ou Volvo Polska, mais c'est également un pays où produisent de nombreux fournisseurs de rang 1 et de rang 2.
- Parmi les 30 plus grands producteurs de composants automobiles, les 2/3 possèdent une usine en Pologne. La Pologne constitue le 2<sup>e</sup> producteur de pièces et d'accessoires automobiles en Europe centrale et orientale avec 16 sites de production localisés en Pologne pour 40 sites recensés sur la zone. On recense environ 1 400 fournisseurs automobiles. Enfin, les fournisseurs de rang 2 sont également très présents sur le marché polonais, notamment dans les secteurs de la plasturgie, de la métallurgie et l'industrie mécanique.
- Notons au passage que les constructeurs automobiles locaux s'approvisionnent pour l'essentiel sur le marché polonais : 80 % des pièces installées dans un véhicule neuf étant en moyenne fournies par un fabricant situé sur le sol polonais.
- Il faut noter que la production de véhicules baisse. Parallèlement, la production de pièces pour automobiles – moteurs, systèmes électriques, pièces en plastique et en métal, batteries – augmente rapidement.
- Dans la chaîne d'approvisionnement de l'industrie automobile, la Pologne change sa place : l'industrie produit moins de produits finaux et plus de produits intermédiaires.
- La valeur de la production d'accessoires pour véhicules a été multipliée par trois depuis 2008 : moteurs (x3) et pièces électriques pour les moteurs (x13).
- La Pologne augmente également sa production de bus.
- La fourniture de l'industrie automobile par d'autres industries augmente proportionnellement rapidement, notamment : fournisseurs des plastiques, pièces en métal ainsi que des fournisseurs de services, c.-à-d. entreprises de transport et d'entreposage, fournisseurs de logiciels, cabinets d'avocats, etc. Autour de l'industrie automobile s'est ainsi constitué un vaste réseau de moyennes entreprises polonaises fournissant pièces, équipements et services.



## 🔑 CLÉS D'ACCÈS

### Le profil des partenaires commerciaux / Approche commerciale à privilégier

Les constructeurs automobiles en Pologne ont parfois de nouveaux besoins, car ils veulent diversifier ou augmenter le nombre de leurs fournisseurs. Cependant, la liste des fournisseurs est relativement figée et elle est gérée par la centrale d'achat. Certaines entités polonaises ne prennent aucune décision en ce qui concerne les achats stratégiques. Elles sont prises à la centrale d'achats du siège social, qui est située dans un autre pays européen. Ce n'est pas le cas des entreprises polonaises, comme Solaris et Ursus. Celles-ci portent sur le développement de nouvelles technologies : Solaris produit de plus en plus de véhicules respectueux de l'environnement. Ursus explore les connaissances en matière de propulsion hydrogène.

### La réglementation spécifique

- La Pologne étant membre de l'UE, il y a peu de barrières réglementaires. Il y a cependant de nombreuses incitations à l'investissement.

### Les aides et l'Union européenne

Selon le Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), chaque aide publique délivrée par un État membre doit être approuvée par la Commission européenne. Il existe des exceptions à cette règle mais elles sont très encadrées.

### Les Zones Économiques Spéciales

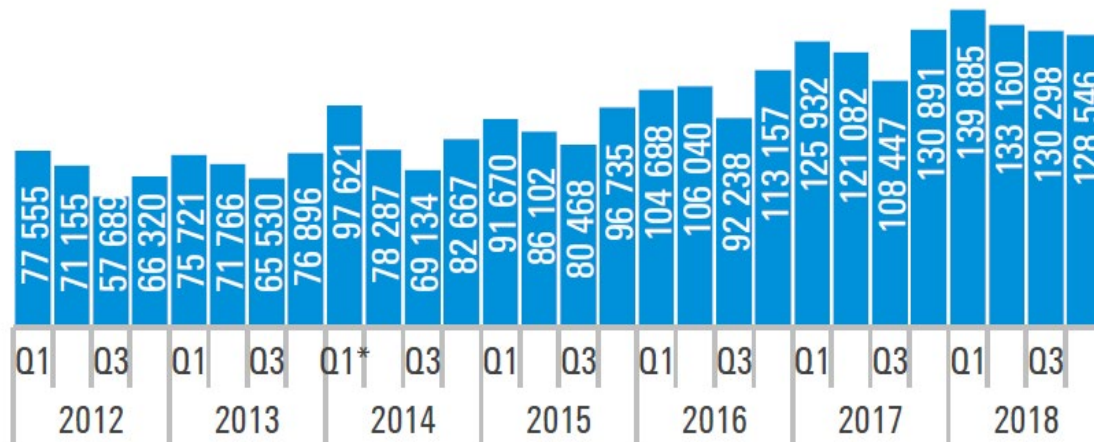
- Les quatorze Zones Économiques Spéciales (ZES) mises en place depuis les années 1990 ont été reconduites il y a deux ans et ce jusqu'en 2026, et elles devraient ainsi continuer à exercer un effet de diffusion positif sur le secteur industriel. Les acteurs du secteur automobile sont très présents dans ces ZES. Le secteur automobile est d'ailleurs le premier dans 6 des 14 ZES polonaises.
- Les conditions préférentielles destinées à favoriser la conduite d'activités commerciales dans ces ZES incluent des exonérations fiscales, l'aménagement de sites permettant d'investir à un prix compétitif, une assistance gratuite pour les formalités liées aux investissements et une exonération de la taxe foncière (dans certaines communes). Le montant de l'exonération fiscale est calculé en fonction de l'importance de l'investissement, du site, du nombre de salariés et de la branche d'activité concernée.

## INVESTISSEMENTS

- Le coréen **LG Chem** construit sa deuxième usine de batteries au lithium pour voitures électriques. La valeur de l'investissement : 579 M USD.
- **Daimler** construira une deuxième usine à côté de l'usine de Jawor (moteurs 4 cyl.). La société allemande dépensera 100 M EUR et produira 100 000 batteries/an. C'est la première étape du nouvel investissement.
- Dans les mois à venir, les experts de l'automobile choisiront un partenaire pour construire la première voiture électrique polonaise. **ElectroMobility Poland** est responsable de la mise en œuvre du projet. La voiture passera en production en 2019, mais à faible volume.
- **Valmet Automotive** a investi 45 M EUR dans la construction d'une usine de production de véhicules électriques à Zlotoryja.

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS EN POLOGNE

 **531,9** (+9,4%)



## PRODUCTION DE VOITURES DE TOURISME EN POLOGNE

 **451,6** (-12,3%)

