

## 4. Dossier: restructuration dans l'industrie automobile bruxelloise

Le 21 novembre 2006, l'entreprise Volkswagen (VW) de Forest annonçait une restructuration de ses activités entraînant la perte de trois à quatre milles emplois. L'usine bruxelloise compte parmi les entreprises industrielles les plus importantes de la Région. On s'attend donc à un effet non négligeable sur l'économie bruxelloise et sur l'emploi intérieur régional, de même que sur les exportations. En complément à l'analyse de la conjoncture bruxel-

loise, le présent chapitre a donc pour but de décrire cet événement constitutif d'un choc économique. Il propose également une mesure macroéconomique de l'impact attendu en 2007 sur l'ensemble du processus de production de la Région, à la fois en termes de croissance économique, d'emploi et d'exportations. Par contre, ce dossier n'aborde pas les effets sur les revenus des bruxellois.

### 4.1. Approche méthodologique

En guise de préliminaire, rappelons que le baromètre de la Région de Bruxelles-Capitale (cf. chapitre 1) ne mesure que le cycle conjoncturel du PIB ou de l'emploi. En outre, la composition d'indicateurs avancés repose essentiellement sur des données relatives aux services, plus pertinents que l'industrie pour refléter l'évolution conjoncturelle bruxelloise. Un tel outil conjoncturel ne permet pas l'intégration d'un choc comme celui de la restructuration de VW Forest. Il est donc nécessaire de procéder à une estimation "ex post" de son impact, séparée du baromètre.

Généralement, dans une optique macroéconomique, l'impact d'un choc économique est mesuré en l'introduisant dans un modèle de simulation et de projection qui donne une vision complète, bouclée, des agrégats économiques: coûts, emploi, reve-

nus, consommation... A l'heure actuelle, l'IBSA ne dispose cependant pas de tels outils.

Néanmoins, une analyse partielle est proposée ci-après. Elle se déroule en trois étapes: la première replace l'industrie automobile dans le contexte économique bruxellois. A partir de ces données, un impact direct de la restructuration de VW peut être calculé. Ce résultat devient alors le point de départ pour une estimation de l'impact indirect que nous effectuons dans la troisième étape à partir d'hypothèses de ventilation régionale de la matrice inputs-outputs nationale. Au terme de cette procédure, nous aboutissons donc à une mesure des conséquences de la restructuration de VW Forest sur le PIB régional en 2007, sur l'emploi et sur les exportations.

## 4.2. Aperçu statistique de la branche

L'entreprise VW se classe dans la branche d'activité NACE 34 "industrie automobile"<sup>7</sup>. Selon l'ICN, cette branche totalisait une valeur ajoutée brute aux prix de base de 397 millions d'EUR, soit 0,78% de la VAB bruxelloise en 2005. Elle comptait aussi 6446 emplois en 2005, soit 0,98% de l'emploi intérieur bruxellois. Cet emploi est quasiment exclusivement composé de salariés et est occupé par des Bruxellois et par des résidents d'autres régions.

Selon l'ONSS, on peut aussi estimer le nombre de Bruxellois qui travaillent dans la "fabrication de matériel de transport" (NACE 34 et 35) à 1216 personnes en 2005, quelle que soit leur région de travail. Ils constituaient alors un demi pour-cent des salariés bruxellois. Concernant l'entreprise VW de Forest elle-même, il est généralement fait état d'une part d'environ 10% de bruxellois dans le personnel.

TABLEAU 19: Aperçu statistique de l'industrie automobile bruxelloise

	2002	2003	2004	2005	2006*
Emploi, en milliers de personnes	6.724	6.569	6.692	6.446	n.d.
<i>en % du total régional</i>	1,03%	0,99%	1,01%	0,98%	<i>n.d.</i>
Valeur ajoutée brute (à prix courants), en millions d'euros	436	439	398	397	n.d.
<i>en % du total régional</i>	0,94%	0,93%	0,81%	0,78%	<i>n.d.</i>
Exportations de "voitures automobiles,..." (ICN), en millions d'euros	2.712	2.168	2.691	2.930	2.627
<i>en % du total régional</i>	35,9%	31,2%	32,6%	43,9%	43,3%
Exportations et opérations assimilées de l'industrie automobile (TVA), en millions d'euros	2.930	2.548	3.071	n.d.	n.d.
<i>en % du total régional</i>	3,8%	3,0%	3,0%	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>

\*2006 : trois premiers trimestres et dernier trimestre de 2005.  
Source: ICN, SPF Economie – DGSIE.

En ce qui concerne les exportations régionales du secteur automobile, deux sources sont envisageables: les "exportations et opérations assimilées" issues des déclarations de TVA et les exportations régionales de marchandises de l'ICN. Les données régionales de TVA dont nous disposons pour l'industrie automobile ne sont pas toujours complètes à ce niveau de détail. Il en ressort néanmoins que l'industrie automobile exportait 3071 millions d'EUR en 2004, contre 2772 millions en 1995. En 2004, les exportations de cette industrie constituaient 3% du total des "exportations et opérations assimilées". En 1995, elles représentaient 8% du total. Cette évolution reflète la part grandissante des exportations de services à Bruxelles. En rapportant les exportations selon la TVA au chiffre d'affaires de

la même source, on observe un taux d'exportation très stable dans le temps, de 90% en moyenne. Il s'agit de la branche d'activité bruxelloise la plus largement tournée à l'exportation.

Dans les produits d'exportations publiés par l'ICN, nous retenons la division "Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires" (NC 87). En comparant aux statistiques de PIB de la même source on ne peut que confirmer le degré d'ouverture extrêmement élevé de l'industrie automobile bruxelloise. Bien sûr, si le poids des exportations automobiles dans les exportations bruxelloises apparaît comparativement si élevé (43%), c'est que l'ICN ne comptabilise au niveau régional que les exportations de marchandises et non celles de services.

<sup>7</sup> Plus précisément la branche 34A1, "construction et assemblage automobile". L'autre partie de la branche 34 réfère à la "fabrication de carrosseries, remorques,... parties et accessoires de véhicules...". Certaines publications statistiques agrègent l'industrie automobile et sa branche voisine la "construction d'autre matériel de transport" (la NACE 35 qui comptait 646 emplois en 2005) pour former la sous-section "DM" de la NACE-BEL (A31): "fabrication de matériel de transport".

### 4.3. Impact direct

Dans l'immédiat, la restructuration de l'entreprise VW de Forest entraînerait une diminution directe de 3300 emplois sur le territoire bruxellois. En effet, selon les informations communiquées à la presse au début du mois de mars 2007, on compterait environ 2350 départs volontaires, moins de 50 licenciements et quelque 900 prépensions. Considérant que l'entreprise occupait jusqu'ici 5400 personnes, elle devrait donc employer 2100 personnes durant la phase dite "transitoire", de 2007 à 2009, qui précédera la production de l'"Audi A1". En 2010, ce nombre passerait à 2200 selon la déclaration d'intention de la direction du 10 mars dernier.

A cette réduction de près de 60% des effectifs correspond, selon les mêmes sources, une diminution proportionnelle en termes de véhicules produits durant la phase de transition de 2007 à 2009: soit de 200 000 à 86 000 véhicules. A partir de 2010, l'entreprise envisage la production de 118 000 véhicules avec un effectif à peine plus élevé (2200 personnes). Ces plans illustrent donc à la fois le souhait de réduire à moyen terme la surcapacité de production passée – caractéristique du secteur automobile européen<sup>8</sup> – et la volonté d'augmenter la productivité par personne occupée, en relevant la durée de travail hebdomadaire de 35 à 38 heures notamment. Les gains d'efficacité poursuivis par de tels ajustements et les bénéfices qui pourraient en découler à moyen terme pour l'économie régionale ne font pas l'objet de notre analyse. Seule l'ampleur du choc sur l'économie en 2007 est prise en considération.

Pour mesurer l'impact de la restructuration de VW, une hypothèse de départ peut par exemple être définie en termes de réduction du volume de production ou encore en termes de réduction de personnel salarié. Comme l'entreprise entre dans la phase transitoire 2007-2009 évoquée ci-dessus, nous supposons ci-après que les chocs de production et de valeur ajoutée sont proportionnels au choc d'em-

ploi. Dès lors, si la croissance de l'emploi a été comparable depuis 2005 entre l'industrie automobile et l'ensemble des branches, alors 3300 pertes d'emplois représentent aujourd'hui un choc initial de **0,50% de l'emploi intérieur**.

A productivité moyenne maintenue, hypothèse plutôt pessimiste comme on l'a vu, l'impact sur la valeur ajoutée en 2005 serait de 203 millions d'euros, ce qui correspond à **0,40% de la VAB** de l'ensemble de la Région<sup>9</sup>. Si le secteur a connu une croissance moyenne identique au reste de l'économie bruxelloise en 2006, année non encore enregistrée dans la comptabilité régionale au moment de l'analyse présente, on peut supposer que ce pourcentage vaut également à la fin de 2006. Il peut aussi être considéré comme une estimation de l'effet sur la croissance économique annuelle durant la première année à compter du choc.

Sur base d'un raisonnement macroéconomique, il est plus difficile d'estimer l'impact direct sur les exportations. Néanmoins, rappelons que l'exportation de cette branche constitue 90% de la production ou du chiffre d'affaire. Si cette part reste aussi stable que dans le passé, on peut admettre que l'évolution de la production donne une estimation raisonnable de l'évolution des exportations. Supposant ensuite que la valeur moyenne des voitures produites ne change pas et que l'exportation de véhicules par l'entreprise VW constitue l'essentiel du secteur automobile bruxellois, on peut conclure à une chute initiale des exportations de 60% en 2007 (passage de 200 000 à 86 000 véhicules), même si celles-ci devraient se redresser quelque peu à partir de 2010. En valeur, si l'on se réfère au montant exporté par la branche en 2004, le choc constitue donc une diminution d'environ **1,8 milliards d'euros d'exportations** en 2007<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Cf. par exemple, Coppens F. et Van Gastel G. (2003), L'industrie de l'automobile en Belgique: importance de la sous-traitance dans l'assemblage de véhicules automobiles, working paper No. 38 de la Banque Nationale de Belgique – juin 2003.

<sup>9</sup> Si l'on suppose que les "impôts et subventions sur les produits" ne modifient pas la part du secteur dans la valeur ajoutée, cet effet en pourcentage est identique sur le PIB.

<sup>10</sup> En fonction de la référence que l'on retient pour les exportations totales, ce choc de 1,8 milliard donne, en termes proportionnels, des résultats différents. Il s'agirait d'une diminution de 26% des "exportations de marchandises" régionales au sens de l'ICN ou d'une réduction de 1,8% des "exportations et opérations assimilées" de la Région au sens de la TVA.

## 4.4. Impact indirect

### • Relations inter-industrielles

Traditionnellement, les effets indirects d'un choc sectoriel sont mesurés au moyen d'une matrice inputs-outputs. Cette matrice décrit la façon dont une branche de l'économie s'approvisionne dans les autres branches de l'économie ou en importations pour produire des biens destinés à la consommation finale ou à l'exportation. Seule, elle ne suffit pas à rendre compte de toutes les conséquences d'un choc dans l'économie, comme les effets sur les revenus des ménages, la consommation, les finances publiques, etc. Elle est donc souvent intégrée aux modèles macroéconomiques de prévision ou de simulation. Néanmoins, elle autorise déjà une analyse de l'impact cumulé d'un choc au sein du processus de production.

La dernière version disponible de la matrice nationale porte sur l'année 2000. Elle indique qu'un emploi dans la branche 34 entraîne 2.27 pour l'ensemble de l'économie si l'on cumule les emplois des fournisseurs de la branche. De même chaque euro de valeur ajoutée créé dans la branche 34 se voit multiplié par 2.04<sup>11</sup>.

Cependant, il n'existe pas encore de matrice inputs-outputs régionale<sup>12</sup>. Or, l'effet direct d'une perte d'emplois sur le site de Forest entraîne d'autres, indirects, localisés à Bruxelles mais également en Wallonie et en Flandre. Aux paragraphes suivants, nous exploitons donc les informations de la matrice nationale à un niveau régional.

### • Hypothèses théoriques de ventilation régionale

D'abord, les besoins cumulés de la branche automobile bruxelloise sont déterminés sur base d'une hypothèse classique de régionalisation selon

laquelle une unité de production d'une branche nécessite un même "mix" d'inputs d'autres branches<sup>13</sup>. Ensuite, nous ventilons par région d'origine les inputs utilisés à Bruxelles dans l'industrie automobile. A ce stade deux hypothèses divergentes peuvent être posées.

Premièrement, on peut supposer une indifférence totale quant à l'origine des inputs de la branche. Cette hypothèse est compréhensible dans un espace assez restreint comme la Belgique. Les inputs livrés par chaque branche à l'industrie automobile bruxelloise, sont ventilés entre régions au prorata de leur part dans la branche fournisseuse. Comme l'exercice n'est mené que pour une seule branche (la NACE 34), il n'y a pratiquement pas de contrainte sur la disponibilité d'inputs locaux. Ceci revient donc à supposer que l'automobile est servie en priorité. De cette façon, le multiplicateur d'emplois national de 2.27 mentionné plus haut se décompose en 1.18 à Bruxelles – où le choc initial a lieu –, 0.79 en Flandre et 0.30 en Wallonie. De même, pour la valeur ajoutée, on obtient des multiplicateurs respectivement égaux à 1.18, à 0.65 et à 0.21, pour un total national de 2,04, comme signalé plus haut.

Deuxièmement, à l'opposé de la première option, on peut partir d'une hypothèse maximaliste pour Bruxelles en supposant une préférence bruxelloise pour les inputs: le producteur s'adresse en priorité aux fournisseurs de la Région. On constate alors qu'en théorie, la totalité de l'effet national pourrait se produire dans la Région si tous les fournisseurs de la Région livraient d'abord leur production à l'industrie automobile bruxelloise. Le multiplicateur national d'emplois de 2.27 est donc théoriquement entièrement imputable à la Région bruxelloise; de même pour le multiplicateur de 2.04 de la valeur ajoutée.

<sup>11</sup> Cf. Avonds, L. (2005), Een vergelijkende analyse van de Input-Outputtabellen van 1995 en 2000, Bureau Fédéral du Plan.

<sup>12</sup> Quelques exercices simplificateurs ont bien été tentés, mais ils se heurtent à une difficulté principale: la mesure des échanges entre les régions. En 2006, le BFP a présenté aux Régions un rapport sur la faisabilité de telles matrices interrégionales cohérentes avec celle qui existe pour le Royaume. Citons également une étude de faisabilité pour la Flandre de Buyst E. et Bilsen V. (2000), Uitgebreide regionale rekeningen volgens ESR 95 en een regionale input-outputtabel voor Vlaanderen, KUL.

<sup>13</sup> Notre exercice se singularise sur trois aspects. Primo, il s'effectue directement sur les inputs cumulés et non sur les coefficients techniques nationaux eux-mêmes. Secundo, il se limite aux inputs cumulés de l'industrie automobile sans considérer les besoins des autres branches. Tertio, la part des inputs directs et cumulés nationaux de la branche 34 que l'on attribue à Bruxelles est égale à sa part dans la valeur ajoutée de la branche, et non à sa part dans la production car celle-ci n'est pas disponible au niveau régional.

### • Hypothèse intermédiaire et résultats

Ces deux options théoriques constituent évidemment deux extrêmes. Nous procédons donc ici à un autre choix, intermédiaire entre l'indifférence totale et la préférence régionale absolue. Néanmoins, compte tenu du fait que la proximité des fournisseurs est une caractéristique de l'assemblage automobile et qu'une grande part des entreprises sous-traitantes dont l'emploi dépend entièrement<sup>14</sup> de VW Forest ont une implantation bruxelloise, nous restons plutôt dans la famille des hypothèses qui postulent une préférence régionale pour les fournisseurs<sup>15</sup>.

Ainsi, pour tempérer la possibilité théorique d'une fourniture totale des inputs par la Région elle-même, il est assez commun de corriger les coefficients techniques nationaux par un "coefficient de commerce". Nous recourons ici à l'une de ses versions, appelée le

"quotient de localisation simple". Les besoins régionaux cumulés en inputs (à technologie identique entre régions) sont corrigés pour tenir compte d'une spécialisation relative plus ou moins grande de la région dans la fabrication de chaque input<sup>16</sup>. Selon cette variante, l'effet maximal imputable à la Région bruxelloise s'élève à 2.00 pour l'emploi, et non plus à 2.27. Le solde venant indifféremment des deux autres régions, on attribue un effet de 0.20 en Flandre et de 0.08 en Wallonie, en fonction de leur part dans chaque branche. En ce qui concerne la valeur ajoutée, le multiplicateur s'élève alors à 1.77 (au lieu de 2.04) à Bruxelles, contre 0.20 en Flandre et 0.07 en Wallonie. Précisons que nous restons ici dans l'hypothèse d'une priorité accordée aux fournisseurs régionaux et d'une quasi absence de contrainte de disponibilité car le secteur automobile est livré en premier.

TABLEAU 20: Impact cumulé d'une réduction de 3300 emplois dans l'industrie automobile

	Emploi (nombre)	Emploi (% du total régional)	Valeur ajoutée (% du total régional)
Bruxelles-Capitale	6.586	1,03 %	0,84 %
Flandre	645	0,03 %	0,03 %
Wallonie	248	0,02 %	0,03 %
Royaume	7.479	0,18 %	0,18 %

Source: BFP. Régionalisation: calculs propres.

En résumé, le tableau précédent présente les enseignements tirés de l'analyse de la matrice inputs-outputs selon l'option intermédiaire retenue. Les effets sont calculés à partir d'une hypothèse de réduction de 3300 emplois<sup>17</sup>. Ces résultats donnent donc

un impact possible de la restructuration de VW Forest sur l'activité intermédiaire bruxelloise de 6586 emplois d'une part et de 0,84% du PIB bruxellois d'autre part.

L'approche utilisée reste bien entendu largement

macroéconomique. Une analyse microéconomique plus poussée de l'entreprise et de son réseau de sous-traitants permettrait d'en affiner le diagnostic. Rappelons enfin que l'optique des revenus est également absente de l'analyse, faute de modèle macroéconomique régional complet. Néanmoins, la faible part de travailleurs bruxellois chez VW ainsi que les dispositions sociales négociées dans le cadre de la restructuration (prépensions, prime au départ volontaire,...) sont des éléments qui tendent à amoindrir l'impact sur les revenus des Bruxellois.

<sup>14</sup> Selon la "cartographie" réalisée par la "Cellule de crise" mise en place par le Ministre régional de l'économie et de l'emploi.

<sup>15</sup> Et ce, malgré les distances relativement faibles entre les trois régions du pays.

<sup>16</sup> Il s'agit en réalité d'un simple indice de spécialisation, soit le rapport entre la part du secteur dans le total régional et cette même part au niveau national. Il est d'abord calculé pour l'emploi et, ensuite, pour la valeur ajoutée, à défaut de statistique régionale de production. Si une région est relativement moins spécialisée dans la production d'un input que les autres régions, elle doit alors en importer (davantage) des deux autres régions. Au contraire, si une région est relativement plus spécialisée dans la production d'un input, alors son "coefficient technique" n'est pas modifié par le "coefficient de commerce".

<sup>17</sup> La matrice se rapportant à l'année 2000, les effets sont transposables aujourd'hui à condition que la structure économique n'ait pas changé depuis. Dans le cadre strict de l'analyse inputs-outputs, ces effets sont aussi transposables à d'autres hypothèses de départ, de façon proportionnelle.