MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA SOUVERAINETÉ
INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE

*Liberté*
*Égalité*
*Fraternité*

Direction générale du Trésor

# BRÈVES ÉCONOMIQUES
# Europe centrale et balte

Une publication du SER de Varsovie, avec la participation des SE de la zone
Janvier 2025

## Faits saillants :

- Adoptions des lois de finances 2025 ;
- Nominations ministérielles en Lituanie ;
- Poursuite de la croissance des salaires réels dans la région ;
- Augmentation du seuil d'exonération de versement de la TVA en Hongrie.

LE CHIFFRE A RETENIR

**+2,9 %**

Croissance réelle estimée du PIB de la Pologne en 2024

## Dossier du mois :

## L'Europe centrale résiste à la crise de l'industrie automobile européenne… pour l'instant :

*Affectée par de nombreux défis (baisse des ventes notamment électriques, changements règlementaires importants, concurrence chinoise acerbe), l'industrie automobile européenne traverse une période trouble. Dans les pays d'Europe centrale (Hongrie, Pologne, Slovaquie et Tchéquie), très impliqués dans les chaines de valeur automobiles, cette industrie subit en 2024 un léger recul de sa production, notamment de véhicules électriques en raison de la moindre demande ouest-européenne (allemande), et craint les conséquences de la fin du moteur thermique. La région fait également face à la hausse progressive des coûts de production et au manque de main d'œuvre, qui érodent ses avantages traditionnels. Néanmoins, la région demeure pour l'instant compétitive en Europe. Elle joue un rôle majeur dans la transition industrielle vers l'électrique et continue d'attirer de nouveaux investissements productifs, aussi bien européens que chinois, qui rassurent quant à sa pérennité.*

# Pologne

## La croissance estimée à 2,9% en 2024

D'après les estimations préliminaires du Bureau des Statistiques GUS, la croissance 2024 a atteint 2,9% à prix constants, contre 0,1% en 2023. La consommation des ménages a contribué à la croissance à hauteur de 1,8 point, après une contribution négative l'année précédente (-0,2 point). En revanche, la contribution de l'investissement (FBCF) est modeste (0,3 point vs. 2 points en 2023). On note un léger redressement de la valeur ajoutée de l'industrie, qui revient en terrain positif (+1% contre -0,8% en 2023). En revanche, la valeur ajoutée du secteur BTP-Construction a chuté de -6,7% (contre +0,4% en 2023). Au T4 2024, le taux de croissance est de 3,2%, meilleur résultat trimestriel depuis deux ans, supérieur de 0,5 point par rapport au T3 (2,7%) mais inférieur au consensus du marché (3,4%), du fait notamment d'une évolution moins rapide que prévue de l'investissement. Pour 2025, le FMI et la Banque mondiale anticipent une croissance de 3,5%.

## Rebond des ventes automobiles en 2024

En 2024, les immatriculations de véhicules personnels neufs (y compris les utilitaires d'un poids inférieur à 3,5 t) se sont élevées à 618 400 unités, soit +14,6% par rapport à 2023, d'après l'association polonaise de l'industrie automobile. Il s'agit d'un résultat inférieur de seulement 2,1% au record datant de 2019. Les ventes ont été particulièrement dynamiques en fin d'année (rebond des ventes en décembre de 29,6% à 62 740 unités). Cette bonne performance pourrait partiellement s'expliquer par une anticipation du renchérissement des prix en 2025. Les voitures hybrides (HEV et MHEV) représentent plus la moitié des ventes (53,8%) ; en revanche la part des voitures électriques est marginale (3%) de même que celles des hybrides "plug-in" (2,7%). Toyota domine le classement des marques avec une part de marché de 18,8% suivie par Skoda (10,9%) et VW (7%).

## Baisse du nombre de nouveaux logements en 2024

En 2024, le nombre de nouveaux logements livrés s'est élevé à 199 930, soit -9,6% par rapport à 2023, d'après le GUS. Si l'activité des promoteurs immobiliers s'est alignée sur l'indice général (-9,6%), le nombre des logements issus de projets de particuliers a chuté de -12,1%. Les perspectives semblent toutefois bonnes puisque le nombre de permis de construire délivrés en 2024, soit 290 700, a augmenté de 20,3% en g.a. Pour les seuls promoteurs immobiliers, le nombre de permis de construire délivrés a atteint 205 100, soit un rebond de 26,6%.

## Emission de bons du Trésor pour faire face aux besoins de refinancement de la dette

Le Ministère des Finances a émis de nouveaux bons du Trésor à court terme, pour la 1ère fois depuis la crise Covid. En janvier, des bons à maturité de 45 semaines ont été vendus pour 4,9 Mds PLN (1,15 Md EUR) avec un rendement de 5,44%. En février, le ministère a vendu des bons à 42 semaines pour 1,8 Md PLN (410 M EUR) à un rendement de 5,4%. Le ministère a indiqué que les besoins bruts de refinancement de la dette en

2025 étaient réalisés fin janvier à 38% de leur montant déterminé par la loi de finances (553 Mds PLN, soit 128 Mds EUR). On note par ailleurs une émission de benchmark le 5 février d'obligations en USD pour un montant de 5,5 Mds USD (5,3 Mds EUR) ; pour la tranche d'obligations à maturité de 10 ans le taux de rendement a été retenu à 5,472%.

# Hongrie

## L'inflation surprend à la hausse

Selon les données de l'Office central des statistiques (KSH), la hausse annuelle des prix a atteint 4,6 % en décembre, contre 3,7 % le mois précédent. À la lumière de ces données, les économistes estiment qu'il est peu probable que la Banque nationale de Hongrie (MNB) assouplisse sa politique au cours de la période à venir. Sur l'ensemble de l'année 2024, les prix à la consommation ont augmenté en moyenne de 3,7 %, ce qui représente une amélioration significative par rapport à l'année précédente (+17,6%). Toutefois, cette évolution positive est éclipsée par la mauvaise performance de l'économie hongroise, avec une croissance estimée entre 0,4 et 0,5% en 2024.
Selon le vice-gouverneur de la MNB, la hausse des prix mondiaux du pétrole et des denrées alimentaires, et l'affaiblissement du forint ravivent les tensions inflationnistes. Partant, l'inflation pourrait se maintenir en haut de l'intervalle cible de la MNB en 2025 (3 % ±1pp).

## La Hongrie relève le seuil d'exonération de la TVA

Avec effet rétroactif au 1er janvier 2025, les entreprises hongroises, dont le chiffre d'affaires annuel ne dépasse pas 18 M HUF (45 000 EUR), peuvent demander une exemption de TVA, contre le seuil précédent de 12 M HUF (30 000 EUR). Ce changement de législation avait été proposé par la Chambre de commerce et d'industrie hongroise (MKIK).

## Légère baisse de l'emploi en fin d'année

Le nombre de personnes qui occupent un emploi a diminué au T4 2024 par rapport à la même période de l'année précédente, mais le taux de chômage est resté stable. Pour la période sous-revue, le nombre moyen de personnes employées âgées de 15 à 74 ans est tombé à 4,69 M contre 4,71 M un an plus tôt selon le KSH. Au cours de la période octobre-décembre 2024, le nombre et le taux de chômeurs âgés de 15 à 74 ans étaient identiques à ceux de la même période de l'année précédente, soit 216 000 et 4,4 % respectivement.

## Le salaire brut moyen atteint 1738 EUR en novembre

Le salaire brut moyen des salariés à temps plein s'élevait à 695 100 HUF (1738 EUR) en novembre 2024, soit +11,9% en g.a. Le salaire net moyen était de 462 200 HUF (1156 EUR) sans les primes et de 478 000 HUF (1195 EUR) avec les primes. Cette évolution tient beaucoup aux primes de fin d'année qui ont stimulé les salaires par rapport aux mois précédents.

# République tchèque

## Inflation à + 2,8 % en g.a. en novembre

En novembre, l'indice des prix à la consommation s'est élevé à 2,8 % en glissement annuel, au même niveau qu'en octobre, tout en étant légèrement inférieur aux prévisions de la Banque centrale (CNB) qui anticipait 3 %. Ce niveau d'inflation reste dans la limite de tolérance fixée par la CNB, dont la prévision d'inflation en 2024 s'élève à 2,5 %, quand pour 2025 l'inflation atteindrait en moyenne 2,6 %.

Si les prix du gaz naturel et du pétrole ont décru (- 2,9 % et -7,6 % respectivement), l'inflation a été portée en novembre par les hausses des prix de l'électricité (+9,2 %), de l'eau (+10,9 %), du chauffage (+8,5 %), les loyers (+6,3 %) et des secteurs de la restauration et de l'hôtellerie (+7 %). De manière générale, les prix des biens et des services ont augmenté de 1,4 % et de 5,2 % respectivement.

## Adoption par la Chambre des députés du projet de loi de finances pour 2025

Le 3 décembre 2024, la coalition gouvernementale a adopté le projet de loi de finances pour 2025. La loi acte la poursuite des efforts structurels réalisés depuis 2021 et l'adoption du paquet de consolidation de 2023, avec un déficit budgétaire prévu de 2,1 % du PIB (241 Mds CZK, 9,6 Mds EUR), contre 2,5% en 2024. La dette publique continuera d'augmenter et devrait atteindre 44,4 % du PIB l'an prochain, après 43,7 % en 2024. Si la Tchéquie reste l'un des pays moins endettés de l'UE, sa dette a connu une croissance importante sur les années 2019-2021 au moment de la crise COVID (+10 points de PIB en 3 ans).

Les principaux postes de dépenses (2 327 Mds CZK ; 93 Mds EUR) et de recettes (2 086 Mds CZK ; 83 Mds EUR) sont restés inchangés par rapport au PLF de septembre. Concernant les dépenses, la priorité est donnée : (i) aux investissements dans les infrastructures de transport (249,6 Mds CZK ; 10 Mds EUR, soit +36 % par rapport à 2024), (ii) à la R&D (51,6 Mds CZK ; 2 Mds EUR, soit +7,7 %) pour stimuler la croissance, (iii) à l'élimination des dégâts occasionnés par les inondations liées à la tempête Boris, (iv) à la hausse de la masse salariale publique (+5 %) et, (v) à l'intensification des dépenses en défense, pour maintenir les 2 % du PIB qui y sont consacrés.

## Signature de la réforme des retraites adoptée par le Parlement

Le président Pavel a signé la réforme des retraites adoptée par le Sénat le 4 décembre 2024. Pour faire face au déficit structurel du régime obligatoire (-1 % du PIB en 2024), la réforme prévoit : (i) le décalage progressif de l'âge légal de départ en retraite, actuellement fixé entre 64 et 65 ans selon l'année de naissance, à 67 ans ; (ii) une réduction de la dynamique et du montant des pensions (mécanisme de revalorisation moins avantageux, baisse du taux de remplacement des futures pensions) ; (iii) plusieurs mesures de justice sociale et d'amélioration des revenus des retraités (la hausse de la pension minimale à 20% du salaire moyen, la fin des cotisations salariales pour les retraités actifs, l'allongement des pensions de réversion ou la base fiscale commune aux couples) et (iv) des incitations à l'épargne-retraite par capitalisation.

Par ailleurs, il y a un durcissement des conditions de départ anticipé avec la réduction du nombre de métiers éprouvants le permettant sans décote (contre une contribution de l'employeur de 5 % du salaire brut à l'épargne retraite de l'employé). L'opposition (ANO), soutenue par les partenaires sociaux, promet l'abrogation de la réforme en cas de victoire aux législatives en 2025.

## Hausse des salaires réels de 4,7 % au T3 2024 mais pour un pouvoir d'achat identique au niveau de 2018

L'office tchèque des statistiques a publié les données relatives à l'emploi au T3 2024 : les salaires réels ont connu une progression moyenne de 4,6 %. Le salaire moyen a augmenté de 2 973 CZK (119 EUR) pour atteindre 45 412 CZK (1 816 EUR), soit une hausse nominale de 7 % par rapport au T3 2023. Le salaire médian a lui augmenté de 2 520 CZK (101 EUR), pour atteindre 40 482 CZK (1 619 EUR), en hausse de 6,6 % par rapport au T3 2023. Selon l'office, le pouvoir d'achat des salariés tchèques est au même niveau que celui constaté en 2018.

Les trois secteurs de l'économie ont vu le nombre de leurs salariés augmenter au troisième trimestre : les effectifs du secteur primaire ont cru de 7,1 k avec 147,2 k salariés, l'industrie et la construction ont vu leurs effectifs croitre de 36,8 k pour atteindre 1 838,4 k personnes, quand 73,5 k personnes ont été recrutées dans le secteur tertiaire qui totalise 3 211,7 k salariés.

Le nombre de personnes sans emploi a également connu une légère hausse (+2,7 k) pour atteindre 138,4 k, soit 2,7 % de la population active.

## Conseil économique national : remise du rapport sur l'entrée de la Tchéquie dans le mécanisme de change européen en vue de l'adoption de l'euro.

Le 27 novembre, le Conseil économique national (NERV) a publié son rapport concernant les avantages et risques associés à l'entrée de la Tchéquie dans le mécanisme de change européen (MCE II). La principale recommandation du Conseil est de limiter la durée au sein du MCE II en adoptant le plus rapidement possible l'euro comme monnaie. La raison sous-jacente est la difficulté pour la Banque nationale tchèque (CEB) d'assurer la stabilité des taux de change et de l'inflation avec pour seul outil son taux directeur. Le NERV recommande également d'assurer un consensus politique, économique et social quant à l'adoption de l'euro tout en préconisant d'initier le processus dès le début d'une nouvelle mandature. La Tchéquie devrait remplir les critères de Maastricht en 2024 : stabilité des prix, des taux d'intérêt, du taux de change, avec une dette inférieure à 60 % du PIB et un déficit public inférieur à 3 %.

# Slovaquie

## Prévisions d'évolution des finances publiques

Mi-janvier, le Conseil de responsabilité budgétaire, institution publique indépendante chargée de l'évaluation et de la supervision de la soutenabilité des finances publiques, a publié la mise à jour de ses prévisions sur le budget de l'Etat. Celle-ci prend en considération le maintien du bouclier tarifaire pour les ménages et la hausse des salaires dans le secteur de la santé. Par rapport aux objectifs du Ministère des Finances (déficit de 4,7 % en 2025, de 3,7 % en 2026 et de 3 % en 2027), le Conseil prévoit des déficits plus prononcés : 4,9% en 2025 et, en absence de mesures de consolidation supplémentaires, 4,9 % en 2026 et 5 % en 2027.

En 2025, la dégradation des finances publiques proviendrait surtout de moindres recettes fiscales et prélèvements (-921 M EUR). Les dépenses de santé ont été revues à la hausse (+300 M EUR) ainsi que celles liées au bouclier tarifaire dont les coûts passent de 100 M EUR budgétés à 372 M EUR (en comptant notamment les coûts portés par les entreprises publiques de gaz SPP et de chauffage MH Teplarensky holding). Une partie de ces mesures est compensée par l'utilisation de la réserve budgétée (333 M EUR pour le secteur de la santé), par une meilleure prévision de gestion des autres entités de l'administration publique (+217 M EUR), par des moindres transferts sociaux (371 M EUR) et par moins de dépenses courantes (253 M EUR).

Pour parvenir aux objectifs budgétaires d'ici la fin du mandat du gouvernement actuel en 2027, le Conseil est d'avis qu'il faut adopter des mesures supplémentaires à hauteur de 3,1 Mds EUR. Etant donné que l'année 2027 est une année électorale, le Conseil recommande de focaliser l'effort de consolidation en 2026. Le Conseil met également en exergue qu'en absence de nouvelles mesures de consolidation la dette publique pourrait augmenter de 56,1 % du PIB en 2023 à 65,4 % en 2027.

## Financement de la dette

Le 21 janvier, l'Agence de gestion de la dette, Ardal, a réalisé sa 1ère enchère en empruntant au total 812,3 M EUR. Ardal a réalisé 4 émissions distinctes avec une hausse des taux par rapport à l'émission précédente (novembre 2024) dont une de 166,3 M EUR avec un taux de 2,60 % (2,57 % en novembre pour une obligation de même maturité) à échéance en février 2028, une 2e de 211 M EUR avec un taux de 3,32 % (3,26 % en novembre) à échéance en juin 2033, une 3ème de 216,5 M EUR avec un taux de 3,44 % (3,36 % en novembre) à échéance en mars 2034 et la dernière de 218,5 M EUR avec un taux de 3,98 % à échéance en février 2043.

## Net ralentissement de l'inflation en 2024

En 2024, l'inflation (IPCH) s'est établie 3,2 % en g.a., soit une baisse considérable par rapport à l'inflation enregistrée (11 %) en 2023. Les hausses ont été particulièrement élevées dans le secteur des activités de formation (+10,5 %), de la santé (6,8 %) et pour les boissons alcoolisées et le tabac (6,7 %). Le taux le plus bas a été observé dans les secteurs du logement, de l'eau et des énergies (1,3 %) et des loisirs et culture (1,8 %).

# Estonie

## La croissance du salaire moyen estonien a été plus importante que l'inflation en 2024

Selon les données révisées de l'Office de statistiques d'Estonie, l'inflation a atteint 3,5 % en 2024, une des valeurs les plus élevées de l'UE. En 2025, les dernières prévisions de la Banque d'Estonie prévoient une inflation à 4,3 % dont environ 1,5 point sera dû aux nouvelles hausses d'impôts et à une politique de rigueur budgétaire.

En parallèle, le salaire moyen estonien a augmenté de 8,1 %, atteignant 1 959 EUR au T4 2024 et laissant présager une légère amélioration du niveau de vie pour la plupart des salariés. De même, le salaire minimum a été revalorisé en début d'année à 886 EUR, il concerne 3,5 % des employés à temps plein. Ainsi, la croissance du salaire minimum a également dépassé l'inflation. Enfin, les pensions, notamment de retraite, se sont considérablement améliorées : sur les 5 dernières années, les prix ont augmenté de 41 % quand la pension moyenne a augmenté de 61 %. Ainsi, la pauvreté relative n'a pas augmenté : en 2024 elle était de 20,2 %, niveau le plus bas depuis au moins 11 ans.

Ainsi, le coût de la main d'œuvre a augmenté en 2024. Selon la banque Swedbank, les entreprises auront des difficultés à maintenir le taux actuel de croissance des salaires. Un ralentissement de ce dernier est à prévoir pour l'année 2025, tandis que les prix augmenteront au même rythme qu'en 2024, voire plus rapidement.

## Prolongation du prêt bilatéral entre la Banque centrale estonienne et le FMI

Selon l'accord de prêt bilatéral signé en 2020, la Banque d'Estonie (Eesti Pank) s'engage à prêter jusqu'à 164 M EUR au Fonds Monétaire International. Initialement, l'accord devait durer jusqu'à la fin de l'année 2024. Il a toutefois été prolongé car la révision des quotes-parts du FMI n'est pas encore entrée en vigueur.

Les quotes-parts versées par les Etats membres du FMI s'élèvent actuellement à 594,4 Mds EUR et seront portées à 894,6 Mds EUR après révision. Par ailleurs, si la révision des quotes-parts n'entre pas en vigueur dans les années à venir, l'accord actuel entre l'Eesti Pank et le FMI durera jusqu'à la fin de 2027.

## Stagnation de la production industrielle estonienne entre la fin d'année 2023 et 2024

La production totale des entreprises industrielles estoniennes en décembre 2024 était à peu près égale à celle de décembre 2023 (-0,1 %) a annoncé début janvier l'institut de statistiques estonien. La production a augmenté de 1,5 % dans l'industrie manufacturière, mais a diminué de 2,3 % dans l'exploitation minière et de 15,3 % dans la production d'électricité. La production a augmenté de 7,8 % dans la fabrication de produits alimentaires, de 5,8 % dans la fabrication de produits métalliques, de 20 % dans le matériel électrique, et de 0,9 % dans la fabrication d'ordinateurs et de produits électroniques. Une baisse de 3,4 % est observable dans la production de bois, et de 21,2 % dans les véhicules automobiles, remorques et semi-remorques.

En décembre 2024, 68,4 % de la production de l'industrie manufacturière a été exportée.

### Chômage : taux constant sur l'année 2024

Le taux de chômage a atteint 7,4 % au T3 2024, un taux supérieur à la moyenne des 10 dernières années en Estonie (6 %) mais dans la continuité des derniers trimestres (7,8 % et 7,5 % pour les deux premiers trimestres de 2024). Le nombre de chômeurs a augmenté de 16 000 tandis que le nombre de personnes ayant un emploi a augmenté de 42 000, par rapport à la même période il y a 3 ans. Le taux de chômage moyen atteignait 6,4 % en 2023 et 5,8 % en 2022. En outre, de grosses disparités persistent entre les différentes régions de l'Estonie, le nord-est (10,1 %) étant deux fois plus touché par le chômage que le nord-ouest (5,7 %). Pour autant, le taux d'emploi reste l'un des plus élevés d'UE, plus élevé qu'en Lettonie, en Lituanie et en Finlande.

La crainte du chômage et de la détérioration de leur situation financière se sont répercutées sur la consommation des ménages. Ainsi, la consommation privée a diminué de 1,4 % cette année. En comparaison, elle avait augmenté en moyenne d'environ 3 % au cours des dix dernières années.

## Lettonie

### 3ème demande de décaissement au titre de Plan national de relance et de résilience (PNRR)

Le 28 décembre 2024, le Ministère des Finances a soumis à la Commission européenne la 3ème demande de décaissement de 275,1 M EUR relative à 30 cibles et jalons du PNRR letton. Ces cibles/jalons couvrent des réformes dans les domaines du renforcement de l'Etat de droit, de la réduction des inégalités, de la transformation numérique et économique, de la santé, des changements climatiques et de l'énergie.

Pour mémoire, depuis l'entrée en vigueur du PNRR, 801 M EUR ont été versés à la Lettonie. 237,4 M EUR ont été accordés en préfinancement (octobre 2021), suivis de 201 M EUR pour le 1er décaissement (octobre 2022) et de 335,7 M EUR pour le 2ème (mai 2024), en contrepartie de la réalisation satisfaisante de 52 cibles et jalons du plan.

### Augmentation du montant d'investissements attirés par la LIAA

Au total 45 projets d'investissement à forte valeur ajoutée pour un montant de 655 M EUR (+6% par rapport à 2023) ont été mis en œuvre en 2024 grâce au soutien de l'Agence lettone d'investissement et de développement (LIAA). Presque ¼ des projets ont été réalisés dans le domaine des technologies de l'information, ainsi que dans des secteurs comme la bioéconomie (9 projets), l'énergie intelligente (7 projets) et les matériaux intelligents (6 projets). Parmi les projets d'investissement les plus importants, on trouve la construction de l'usine de production d'isolat de protéines de pois réalisée par « Asns Ingredient » (114 M EUR), l'ouverture du bureau de représentation de l'entreprise indienne de services numériques « Tech Mahindra » (création de 500 emplois), ainsi que l'ouverture d'une base à Riga par la compagnie aérienne norvégienne « Norse Atlantic Airways ».

# Lituanie

## Nominations ministérielles

A l'issue des élections législatives, Lukas Savickas (Union Démocrates pour la Lituanie) a été nommé, le 12 décembre, ministre de l'Economie et des Innovations, tandis que Rimantas Šadžius (parti social-démocrate) a été nommé ministre des Finances.

## Adoption du budget 2025, marquée par une augmentation des dépenses sociales et de défense

Le budget 2025 élaboré par le gouvernement conservateur sortant a été adopté le 19 décembre, avec cependant quelques modifications mineures introduites par les nouveaux députés, élus lors des élections législatives d'octobre 2024. La loi de finances pour 2025 prévoit des mesures de justice sociale et une augmentation substantielle des dépenses de défense (qui doivent atteindre 3,91% du PIB). Certains amendements, jugés nécessaires, pourraient être adoptés ultérieurement, par le biais d'une loi de finances rectificative en 2025, notamment pour maintenir les dépenses de défense à leur niveau prévu, alors que le budget adopté se fonde sur des prévisions de croissance inférieures au consensus actuel. Malgré l'augmentation importante des dépenses de l'Etat, le déficit devrait être contenu autour de 3% du PIB et la dette publique devrait atteindre un niveau équivalent à 43,2% du PIB.

## Proposition de clarification des mesures de limitations d'exports de biens à double usage

Le Ministère de l'Economie et des Innovations a rédigé un projet de décret clarifiant les mécanismes de contrôle des exportations de biens double-usage. L'objectif de sa révision est de renforcer l'efficacité des sanctions contre la Russie tout en minimisant leur impact économique sur la Lituanie. Le projet impose aux entreprises de garantir que leurs produits ne parviennent pas en Russie, avec des contrôles renforcés pour éviter le contournement des sanctions. Les exportations vers des pays tiers par voie aérienne seront soumises à un contrôle rigoureux, tandis que l'interdiction des exportations terrestres est maintenue. Les entreprises devront également fournir des informations détaillées sur leurs exportations et s'assurer que les destinataires sont informés des inspections possibles. Le décret sera discuté lors d'une réunion gouvernementale après une consultation publique.

## Absence de la Lituanie dans la liste des pays vers lesquels des semi-conducteurs IA peuvent être exportés depuis les Etats-Unis

Les Etats-Unis ont récemment publié une liste de pays partenaires vers lesquels il sera possible pour ses entreprises d'exporter sans limitation des semi-conducteurs adaptés à l'IA, liste sur laquelle ne figure pas la Lituanie. Le gouvernement s'est étonné de cette décision et a annoncé qu'il allait bénéficier du délai de 120 jours accordé par l'administration états-unienne pour contester cette décision.

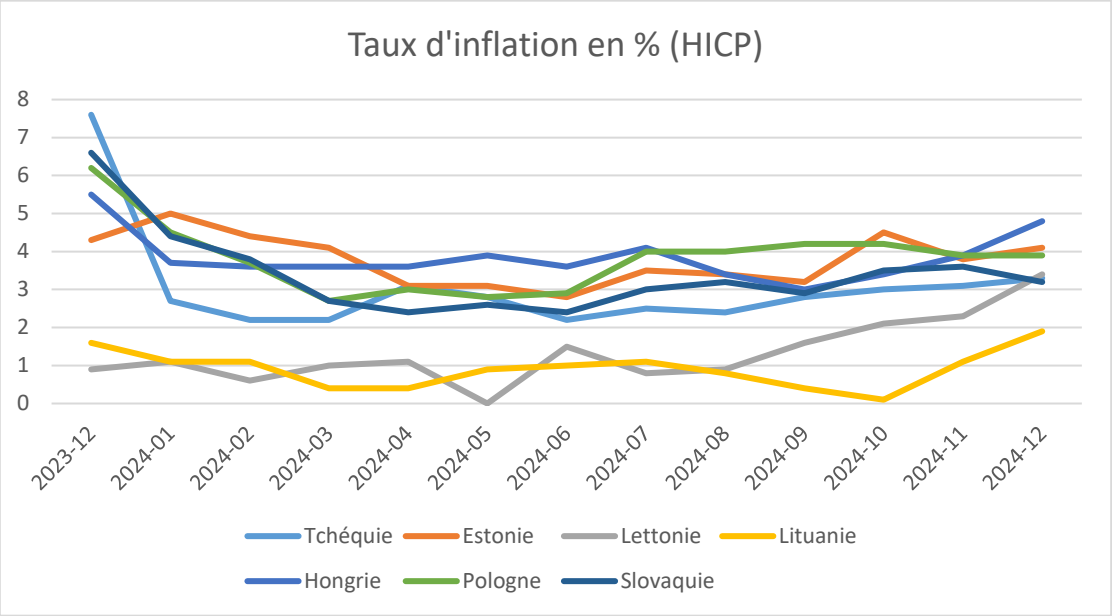
## Mise en garde de la Banque de Lituanie sur la stabilité du secteur des monnaies et paiements électroniques

Au T3 2024, les revenus des institutions de monnaie électronique (EMI) et de paiement (PI) licenciées en Lituanie ont augmenté de plus de 20%, tandis que le montant des transactions de paiement a progressé de plus d'un tiers. Les revenus d'exploitation des institutions licenciées ont atteint 431,4 M EUR, et les transactions de paiement ont totalisé 141 Mds EUR. Toutefois, ce secteur est caractérisé par une forte concentration : 23% des entreprises représentent 91% du chiffre d'affaires. La Banque de Lituanie soulève par ailleurs la question du respect des normes en matière d'exigence de capital.

## Augmentation du stock d'IDE en direction de la Lituanie et depuis la Lituanie

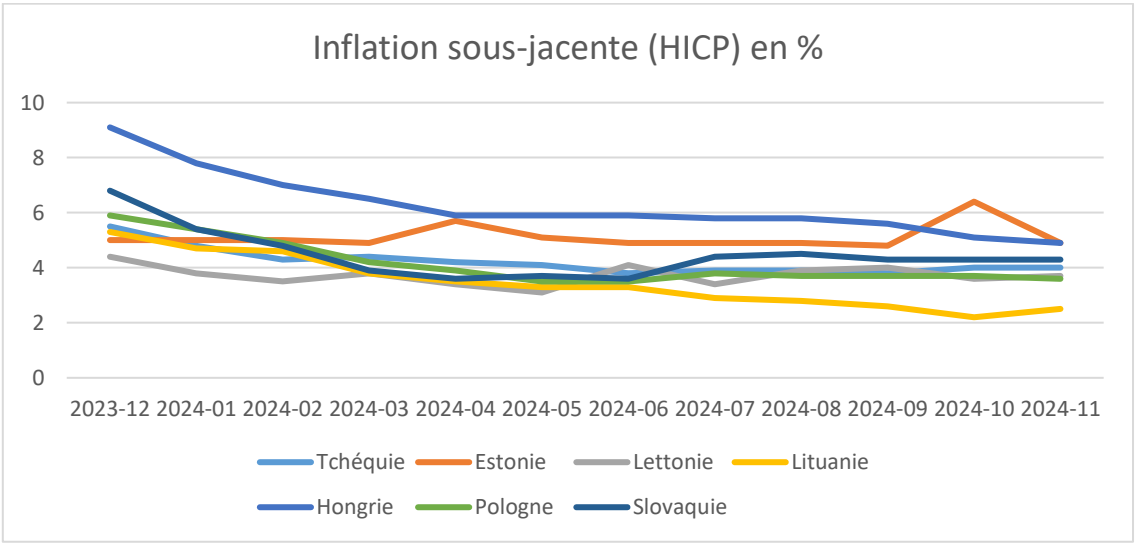
Au T3 2024, les flux d'investissements directs étrangers (IDE) en Lituanie ont augmenté de 62,2 %, atteignant 848,7 M EUR. Les flux les plus importants proviennent de Lettonie (144,2 M EUR), d'Estonie (135,2 M EUR), du Danemark (94,7 M EUR), du Royaume-Uni (87,8 M EUR) et des États-Unis (77,2 M EUR). Les flux d'IDE de la Lituanie vers l'étranger se sont établis à 45,5 M EUR, principalement à destination de la République tchèque (24,4 M EUR), de l'Allemagne (22,6 M EUR) et des Pays-Bas (20,7 M EUR). Le stock d'investissement de la Lituanie à l'étranger s'élevait à 11,8 Mds EUR.

# Indicateurs macroéconomiques



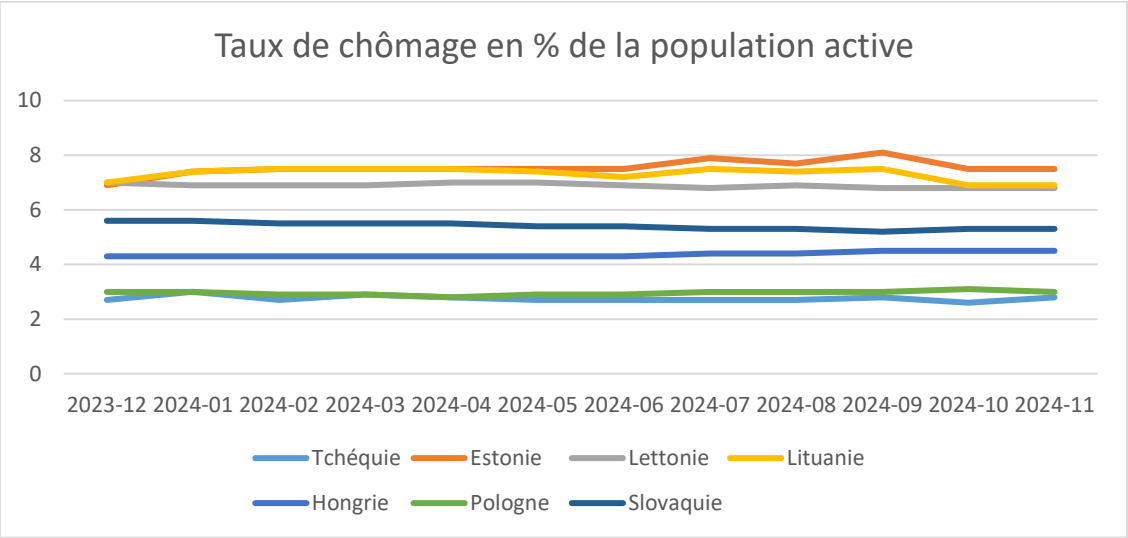

| | déc-23 | oct-24 | nov-24 | déc-24 |
|---|---|---|---|---|
| **Tchéquie** | 7,6 | 3,0 | 3,1 | 3,3 |
| **Estonie** | 4,3 | 4,5 | 3,8 | 4,1 |
| **Lettonie** | 0,9 | 2,1 | 2,3 | 3,4 |
| **Lituanie** | 1,6 | 0,1 | 1,1 | 1,9 |
| **Hongrie** | 5,5 | 3,4 | 3,9 | 4,8 |
| **Pologne** | 6,2 | 4,2 | 3,9 | 3,9 |
| **Slovaquie** | 6,6 | 3,5 | 3,6 | 3,2 |

*Sources : Eurostat, SER de Varsovie*



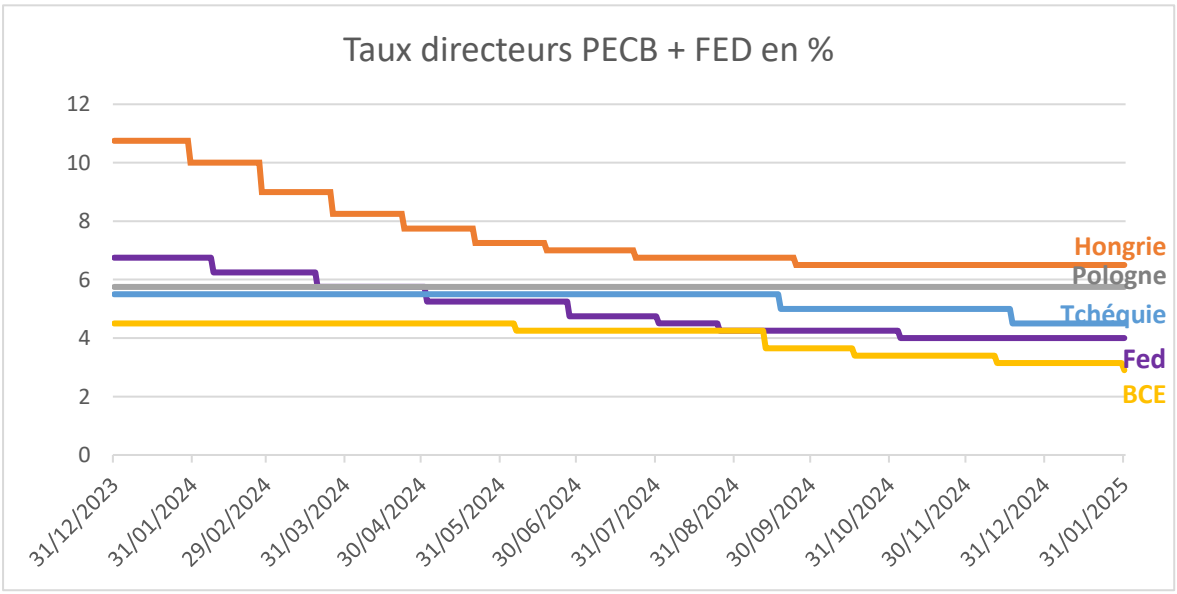

| | déc-23 | oct-24 | nov-24 | déc-24 |
|---|---|---|---|---|
| **Tchéquie** | 5,5 | 4,0 | 4,0 | 3,8 |
| **Estonie** | 5,0 | 6,4 | 4,9 | 4,9 |
| **Lettonie** | 4,4 | 3,6 | 3,7 | 4,2 |
| **Lituanie** | 5,3 | 2,2 | 2,5 | 2,8 |
| **Hongrie** | 9,1 | 5,1 | 4,9 | 4,9 |
| **Pologne** | 5,9 | 3,7 | 3,6 | 3,3 |
| **Slovaquie** | 6,8 | 4,3 | 4,3 | 4,6 |

*Sources : Eurostat, SER de Varsovie*



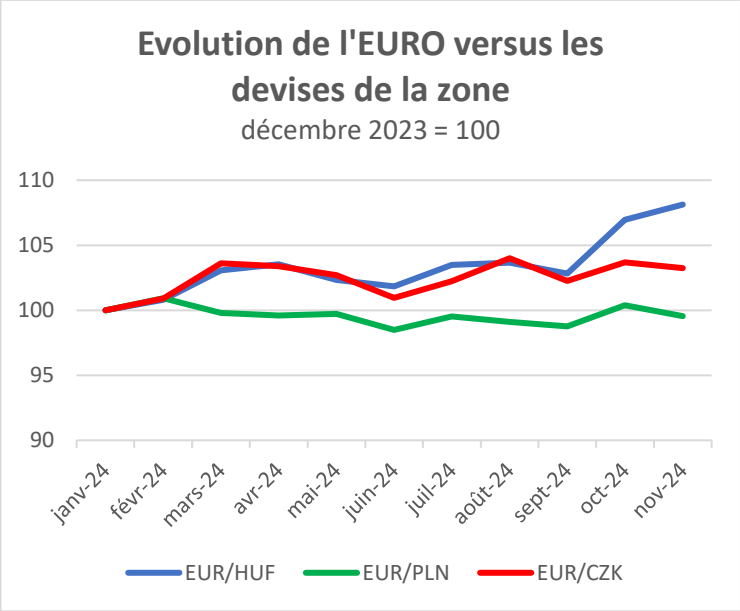

| | déc-23 | oct-24 | nov-24 | déc-24 |
|---|---|---|---|---|
| **Tchéquie** | 2,7 | 2,6 | 2,8 | 2,6 |
| **Estonie** | 6,9 | 7,5 | 7,5 | 7,3 |
| **Lettonie** | 7,0 | 6,8 | 6,8 | 6,8 |
| **Lituanie** | 7,0 | 6,9 | 6,9 | 6,5 |
| **Hongrie** | 4,3 | 4,5 | 4,5 | 4,3 |
| **Pologne** | 3,0 | 3,1 | 3,0 | 3,0 |
| **Slovaquie** | 5,6 | 5,3 | 5,3 | 5,3 |

*Sources : Eurostat, SER de Varsovie*




| | déc-23 | oct-24 | nov-24 | déc-24 |
|---|---|---|---|---|
| **Tchéquie** | 6,75 | 4,25 | 4 | 4 |
| **Estonie** | 10,75 | 6,5 | 6,5 | 6,5 |
| **Lettonie** | 5,75 | 5,75 | 5,75 | 5,75 |
| **Lituanie** | 4,5 | 3,4 | 3,4 | 3,4 |
| **Hongrie** | 5,5 | 5 | 5 | 5 |
| **Pologne** | 6,75 | 4,25 | 4 | 4 |
| **Slovaquie** | 10,75 | 6,5 | 6,5 | 6,5 |

*Sources : Banque centrales nationales, BCE, SER de Varsovie*




| | Clôture au 31/01/2025 | Variation mensuelle (%) | Variation depuis fin 2023 (%) |
|---|---|---|---|
| **EUR/PLN*** | 4,21 | -1,46 | -2,92 |
| **EUR/HUF*** | 407,95 | -1,20 | 1,77 |
| **EUR/CZK*** | 25,17 | -0,04 | 4,35 |
| **EUR/USD*** | 1,04 | 0,98 | -2,29 |
| **WIG20** | 2433 | 9,24 | 35,77 |
| **BUX** | 85493 | 7,77 | 95,22 |
| **PX** | 1871 | 6,30 | 55,70 |
| **Euro Stoxx 50** | 5287 | 7,69 | 39,36 |
| **Spread PL-10**** | 336 | -3,00 | -21 |
| **Spread HU-10**** | 433 | -0,02 | -34 |
| **Spread CZ-10**** | 153 | -12,95 | -37 |

* Un signe négatif signifie une appréciation de la devise par rapport à l'euro.

** en pb

Source : Calculs DG Trésor (SER de Varsovie)

| | Pologne | Hongrie | Tchéquie | Slovaquie | Estonie | Lettonie | Lituanie |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| PIB nominal (M EUR) | | | | | | | |
| 2022 | 656 152,6 | 168 549,6 | 276 265,7 | 109 762,0 | 36 011,1 | 38 386,2 | 67 436,5 |
| 2023 | 750 800,7 | 196 391,4 (p) | 305 966,5 | 122 812,8 | 37 682,4 | 40 348,0 | 71 986,2 |
| Taux de croissance du PIB réel (%, g.a.) | | | | | | | |
| 2022 | 5,6 | 4,6 | 2,4 | 1,9 | -0,5 | 3,0 | 2,4 |
| 2023 | 0,2 | -0,9 (p) | -0,3 | 1,6 | -3,0 | -0,3 | -0,3 |
| Populations (milliers) | | | | | | | |
| 2022 | 36 889,76 (p) | 9 689,01 | 10 516,71 | 5 434,71 | 1 331,80 | 1 875,76 | 2 805,10 |
| 2023 | 36 753,74 (p) | 9 599,74 (p) | 10 827,53 | 5 428,79 | 1 365,88 | 1 883 ,01 | 2 857,28 |
| Solde public (% PIB) | | | | | | | |
| 2022 | -3,4 | -6,2 | -3,2 | -1,7 | -1,0 | -4,6 | -0,6 |
| 2023 | -5,1 | -6,7 | -3,7 | -4,9 | -3,4 | -2,2 | -0,8 |
| Dette publique brute (% PIB) | | | | | | | |
| 2022 | 49,2 | 74,1 | 44,2 | 57,7 | 18,5 | 41,8 | 38,1 |
| 2023 | 49,6 | 73,5 | 44,0 | 56,0 | 19,6 | 43,6 | 38,3 |
| Solde du compte courant (% PIB) | | | | | | | |
| 2022 | -2,4 | -8,4 | -4,9 | -7,3 | -3,2 | -4,8 | -5,5 |
| 2023 | 1,6 | 0,3 | 0,4 | -1,6 | -2,1 | -4,0 | 1,9 |

Source : *Eurostat,*

*(p) : données provisoires ; (r) : rupture dans la série chronologique*

# Dossier du mois :

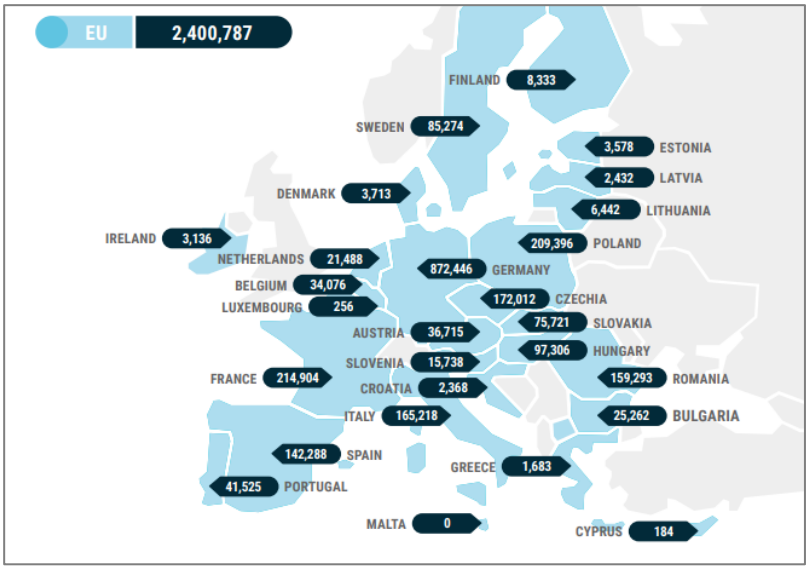
# L'Europe centrale résiste à la crise de l'industrie automobile européenne… pour l'instant :

*Affectée par de nombreux défis (baisse des ventes notamment électriques, changements règlementaires importants, concurrence chinoise acerbe), l'industrie automobile européenne traverse une période trouble. Dans les pays d'Europe centrale (Hongrie, Pologne, Slovaquie et Tchéquie), très impliqués dans les chaines de valeur automobiles, cette industrie subit en 2024 un léger recul de sa production, notamment de véhicules électriques en raison de la moindre demande ouest-européenne (allemande), et craint les conséquences de la fin du moteur thermique. La région fait également face à la hausse progressive des coûts de production et au manque de main d'œuvre, qui érodent ses avantages traditionnels. Néanmoins, la région demeure pour l'instant compétitive en Europe. Elle joue un rôle majeur dans la transition industrielle vers l'électrique et continue d'attirer de nouveaux investissements productifs, aussi bien européens que chinois, qui rassurent quant à sa pérennité.*

## 1. L'automobile : un secteur majeur pour les économies d'Europe centrale :

**L'industrie automobile constitue un secteur majeur pour l'économie des pays d'Europe centrale**. Selon les estimations des différents agences nationales pour l'investissement, l'industrie automobile représente 4% du PIB hongrois, 8% du PIB polonais (9% de l'industrie manufacturière), 10% du PIB tchèque (25% de la production manufacturière) et 11% du PIB slovaque (50% de la production manufacturière).

**Nombre d'emplois directs dans l'industrie automobile en Europe en 2022 :**

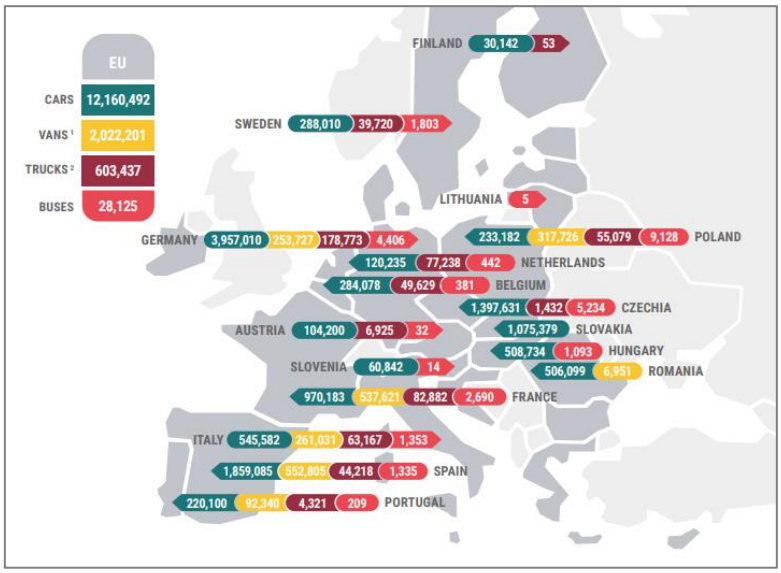



*Source : ACEA*

**L'industrie automobile assure une large part des emplois industriels de ces pays.** Le secteur emploie directement 15,5% des salariés du secteur manufacturier en Slovaquie (record européen), 13,4% en Tchéquie, 12,4% en Hongrie et 7,2% en Pologne contre 8,2% en moyenne à l'échelle de l'UE. Agrégés, le nombre d'emplois directs dans la production automobile dans les pays de Visegrad (V4) est estimé à environ 554 000 en 2022. Ce faisant, **les pays de Visegrad concentrent près d'1/4 des employés du secteur automobile européen** (23%).

**Les pays de Visegrad sont de grands producteurs d'automobiles à l'échelle européenne**. Agrégés, ils ont produit 26% (3 214 926 unités) des voitures particulières dans l'UE en 2023, 16% des véhicules utilitaires (317 726), 9% des camions (56 511) et 55% des bus (15 455)[1]. La Tchéquie s'affirme comme le premier producteur de voitures particulières de la région (1 397 631 en 2023) et le 3ème à l'échelle de l'UE derrière l'Allemagne (3,9 M) et l'Espagne (1,8 M). Avec 12,8 voitures produites par employé en 2022, l'industrie slovaque est la plus spécialisée de la région dans l'assemblage final de voitures particulières (2ème rang en Europe derrière l'Espagne – 15,5). L'industrie tchèque (7,3 voitures par employé) produit également plus de voitures finies que la moyenne européenne (5,4). A l'inverse, le nombre plus modeste de voitures produites par employé en Hongrie (4,7) et en Pologne (2,2) traduit leur moindre spécialisation dans l'assemblage et l'importance pour leurs industries de la production de pièces ainsi qu'autres types de véhicules.

**<u>Production automobile en Europe en 2023 :</u>**




*Source : ACEA*

**La production automobile en Europe centrale a retrouvé voire dépassé les niveaux de 2019**. Après 3 années difficiles en raison des tensions sur les chaines de valeur et des restrictions diverses, la production de voitures a globalement retrouvé son niveau d'avant la pandémie de covid-19 (environ 1,4 M de voitures produites en Tchéquie, 1 M en Slovaquie, 500 000 en Hongrie). **La Pologne se distingue par une production décroissante de voitures particulières mais compensée par la production d'utilitaires**. La Pologne est ainsi le 3ème producteur de véhicules utilitaires légers de l'UE (16%) derrière l'Espagne (27%) et la France (26%) et le 1er producteur européen de bus (32%) devant la Tchéquie (19%) et l'Allemagne (16%). Cette évolution dans la production polonaise doit beaucoup à la transformation de l'usine Stellantis de Gliwice qui produisait avant la pandémie les Opel Astra et Cascada, mais dont la chaine de montage a été réformée à partir de 2021 afin de produire les utilitaires légers du groupe franco-italien.

[1] Chiffres ACEA/OICA

**Production de voitures particulières et d'utilitaires en Europe centrale (milliers) :**

Produkcja samochodów w wybranych krajach Europy Środkowo-Wschodniej [000 szt.]
Motor vehicles production in selected Central and Eastern European countries [000 units]

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | Zmiana Change 2022/2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Polska Poland | 475,0 | 473,0 | 534,7 | 554,6 | 514,7 | 451,6 | 434,7 | 278,9 | 260,8 | 255,1 | 299,3 | 17,3% |
| | 115,2 | 120,9 | 125,9 | 127,2 | 175,0 | 208,0 | 207,8 | 166,4 | 173,4 | 223,7 | 313,6 | 40,2% |
| Czechy Czech Republic | 1128,5 | 1246,5 | 1298,2 | 1344,2 | 1413,9 | 1345,0 | 1427,6 | 1152,9 | 1105,2 | 1217,8 | 1397,8 | 14,8% |
| | 4,5 | 4,7 | 5,4 | 5,7 | 6,1 | 0,0 | 6,4 | 6,3 | 6,2 | 6,7 | 6,7 | 0,0% |
| Słowacja Slovakia | 975,0 | 971,2 | 1000,0 | 1040,0 | 1001,5 | 1090,0 | 1107,9 | 990,6 | 1030,0 | 1000,0 | 1080,0 | 8,0% |
| | | | | | | | | | | | | |
| Węgry Hungary | 220,0 | 434,1 | 491,7 | 472,0 | 502,0 | 431,0 | 498,2 | 406,5 | 416,7 | 441,7 | 507,2 | 14,8% |
| | 2,4 | 2,4 | 3,7 | 0,0 | 3,4 | | | | | | | |
| Rumunia Romania | 411,0 | 391,4 | 387,2 | 358,8 | 359,2 | 476,8 | 490,4 | 438,1 | 420,8 | 509,5 | 513,0 | 0,7% |
| | 475,0 | 473,0 | 534,7 | 554,6 | 514,7 | 451,6 | 434,7 | 278,9 | 260,8 | 255,1 | 299,3 | |

Źródło: KPMG w Polsce na podstawie danych OICA
Source: KPMG in Poland based on OICA data

Samochody osobowe Passengercars

Samochody użytkowe Commercial vehicles

*Source : Association automobile polonaise (PZPM)*

**L'importance du secteur automobile pour les pays d'Europe centrale s'illustre également par leur poids dans leurs exportations**. Le secteur compte pour 36% des exportations en Slovaquie, 27% en Hongrie, 22% en Tchéquie, 15% en Pologne[2]. Cette production est résolument tournée vers l'export puisque la part de la production automobile destinée à l'export s'élève à 91% en Hongrie et à 93% en Tchéquie.

**A cet égard, l'Europe occidentale et en particulier l'Allemagne sont les principaux clients de l'industrie automobile du groupe de Visegrad**. L'Allemagne achète ainsi 25% des véhicules slovaques exportés, 24% des véhicules polonais, 22% des tchèques, 21% des hongrois. Cette centralité de l'Allemagne est encore plus prégnante sur les pièces automobiles, signe de l'intégration des pays d'Europe centrale aux chaines de valeur de l'industrie automobile allemande.

**Part de l'Allemagne dans les exportations automobiles des pays de Visegrad en 2024 :**

| | Véhicules finis | Moteurs | Pièces |
|---|---|---|---|
| Hongrie | 21% | 39% | 39% |
| Pologne | 24% | 43% | 34% |
| Slovaquie[3] | 25% | 7% | 42% |
| Tchéquie | 22% | 27% | 43% |

*Sources : CSO, GUS, KSH, SOSR*

**Suivant les implantations et les flux entre les différents constructeurs présents dans la région, les pays de Visegrad échangent entre eux une part importante de leurs biens automobiles** : la Slovaquie exporte ainsi majoritairement ses moteurs vers ses voisins (56% vers la Tchéquie, 13% vers la Hongrie, 7% vers la Pologne), 12% des pièces automobiles hongroises exportées vont

[2] Ce résultat inclut les moteurs, les véhicules finis, les pièces automobiles ainsi que les batteries pour véhicules électriques.
[3] Dans le cas de la Slovaquie la majorité des exportations de moteurs est destinée à ses voisins du groupe de Visegrad en particulier à la Tchéquie (56%).

vers la Slovaquie, 24% des moteurs diesel exportés par la Pologne sont à destination de la Tchéquie, 10% des pièces automobiles tchèques vont vers la Slovaquie.

**La France joue un rôle notable mais bien moindre que l'Allemagne pour les exportations automobiles de la région**. Notre pays capte 7,4% des véhicules et 6% des pièces automobiles exportés par la Slovaquie, 5% des véhicules et 4% des pièces hongrois, 11% des véhicules et 6% des pièces polonais, 8% des véhicules et 6% des pièces tchèques.

**Grâce à la production sur leur sol de modèles premium du groupe VW, la Hongrie et la Slovaquie connaissent des résultats importants sur les marchés hors UE, notamment américains et chinois** : 10% des véhicules hongrois et 11% des véhicules slovaques exportés vont aux Etats-Unis (leur 2ème client) tandis que 7% des véhicules slovaques sont à destination de la Chine (son 5ème client en la matière).

**La production automobile en Europe centrale est soutenue par la présence de nombreuses usines de constructeurs automobiles et d'équipementiers**. L'ACEA estime à 39 le nombre d'usines d'assemblage de voitures, de moteurs et de batteries en Europe centrale (213 au total dans l'UE). De nombreux grands constructeurs et équipementiers européens, japonais, américains et plus récemment coréens se sont implantés en Europe centrale dans les années 1990/2000 afin de profiter de la compétitivité-coût de ces pays et servir le marché ouest-européen.

**Parmi les principales usines automobiles présentes dans la région :**

| OEM | Implantation | Derniers effectifs connus | Modèles produits |
|---|---|---|---|
| Hyundai | Nošovice (Tchéquie) | 3 134 | Tucson, i30, Kona Electric. Capacité de 350 000 unités/an |
| Jaguar Land Rover (Tata Motors) | Nitra (Slovaquie) | 4 808 | Defender, Discovery |
| KIA | Zilina (Slovaquie) | 3 579 | Sportage (221 000 unités produites en 2024), Ceed (129 000), 540 000 moteurs produits en 2024 |
| Mercedes-Benz | Jawor (Pologne) | 1 300 | Moteurs diesel OM654 (2,0L) et essence M254 ainsi que batteries |
| | Kecskemet (Hongrie) | 4 500 | Classe A, CLA, EQB (BEV) Capacité de 174 000 unités/an |
| Stellantis | Gliwice (Pologne) | 1 000 | Peugeot Boxer, Citroën Jumper, Opel Movano, Fiat Ducato (y compris version BEV), 90 373 unités produites en 2023 |
| | Szetgotthard (Hongrie) | 800 | Moteurs 1,2L (capacité de 350 000 unités/an) et 1,6L PureTech (200 000 unités/an). |
| | Trnava (Slovaquie) | 3 344 | C3, ë-C3, C3 Aircross, Opel Frontera. 265 000 véhicules produits en |
| | Tychy (Pologne) | 2 600 | Fiat 500, Lancia Ypsilon. 234 485 unités produites en 2023 Moteur 1.2 L. A partir de 2024 : Fiat 600, Jeep Avenger, Alfa Romeo Junior, Leapmotor T03 |
| Suzuki | Esztergom (Hongrie) | 2 515 | Vitara, SX4 S-Cross. 156 213 unités produites en 2023 (88% de MHEV). |
| Toyota | Jelcz-Laskowice (Pologne) | 1 099 | Moteurs essence de 1.5 L et 2.0 L. Capacité de 337 000 unités / an. |
| | Wałbrzych (Pologne) | 2 082 | Boîtes de vitesses automatiques pour voitures hybrides, moteurs MHEV 1.5 L et 1.8 L, moteurs essence 1.0 L et 1.5 L et boîtes de vitesses manuelles. Capacité annuelle de 525 000 boîtes automatiques pour les MHEV, 633 000 boites manuelles, 413 000 moteurs |
| | Kolín (Tchéquie) | 2 500 | Yaris, Aygo. 192 427 unités produites en 2023 |

| OEM | Implantation | Derniers effectifs connus | Modèles produits |
|---|---|---|---|
| VW | Bratislava (Slovaquie) | 10 389 | VW Touareg, VW Passat, Skoda Superb, Audi Q7, Audi Q8, Porsche Cayenne, Porsche Cayenne Coupé |
| | Gyor (Hongrie) | 11 663 | Audi Q3 (y compris Sportback, MHEV et PHEV), 176 493 unités produites en 2023. 5 types de moteurs essence, 2 types de moteurs diesel, 2 types de systèmes d'entraînement électriques, 1 660 425 moteurs produits en 2023. |
| | Mlada Boleslav (Tchéquie) | 20 000 | Skoda Fabia, Scala, Octavia, Kamiq, Enyaq. 556 000 unités produites en 2023, 350 000 boites de transmission, 470 000 moteurs; 165 000 batteries pour la structure MEB de VW, 148 000 systèmes de batteries pour PHEV de VW. |
| | Kvasiny (Tchéquie) | 9 000 | Skoda Karoq, Kodiaq, Superb. 225 000 unités produites en 2023 |
| | Vrchlabí (Tchéquie) | 1 100 | 686 066 boites de transmission produites en 2023 pour les modèles du groupe VW |
| | Polkowice (Pologne) | 1 244 | Moteur diesel 2.0 L. 607 000 unités produites en 2023 pour les véhicules particuliers VW, Skoda, Seat, Audi ainsi que VUL VW |
| | Poznan-Antoninek (Pologne) | 9 500 | VW Caddy (VUL, 86 564 unités produites en 2023), VW Transporter T6.1 (VUL, 47 985, fin de production en 2025). Production de la Golf à partir de 2027. |
| | Wrzesnia (Pologne) | 3 000 | VW Crafter (VUL, 70 531 unités produites en 2023) |

**Contrairement à ses voisins qui comptent tous plusieurs usines d'assemblage de voitures particulières, la Pologne n'en compte qu'une** (Stellantis Tychy). Les constructeurs (VW et Stellantis) ont orienté leur production polonaise vers les utilitaires. Cette spécialisation devrait se confirmer avec la construction en cours d'une nouvelle usine Mercedes-Benz à Jawor dédiée à l'assemblage d'utilitaires électriques. Bien que rachetée par le groupe VW dès 1991, Skoda perdure comme l'une des rares marques automobiles originaires d'Europe centrale toujours en activité.

**Les pays d'Europe centrale comptent également plusieurs sites d'assemblage de bus**. En Tchéquie, Iveco produit à Vysoké Mýto (3 800 employés, 4741 bus produits en 2023, y compris électriques depuis 2024) ainsi que SOR à Libchavy (700 employés, 400 bus produits y compris électriques). Credobus produits ses pièces à Mosonmagyaróvár et assemble ses bus à Győr en

Hongrie. Depuis 2017, le géant automobile chinois BYD produit des bus électriques à Komárom. La Pologne, qui a récemment subi la fermeture des sites d'assemblage de bus de Scania (Słupsk) et Volvo (Wroclaw), voit sa production assurée par Solaris (filiale de CAF Group) à Bolechowo (2600 employés, produit y compris des bus électriques) et MAN Bus (groupe VW) à Starachowice (860 employés, produit également des bus électriques).

**La région abrite également une multitude de sites de production d'équipementiers automobiles.** Ces derniers assurent le gros des emplois dans le secteur automobile régional. Ils se sont majoritairement installés dans la région dans le sillage des assembleurs afin de sous-traiter une partie de leur production. Parmi les grands équipementiers présents se distinguent les puissants groupes allemands (ZF Friedrichshafen, Bosch, Schaeffler), américains (Adient, Lear Corporation) et français *(voir annexes)*.

**Estimation de la présence en Europe centrale des principaux équipementiers automobiles français :**

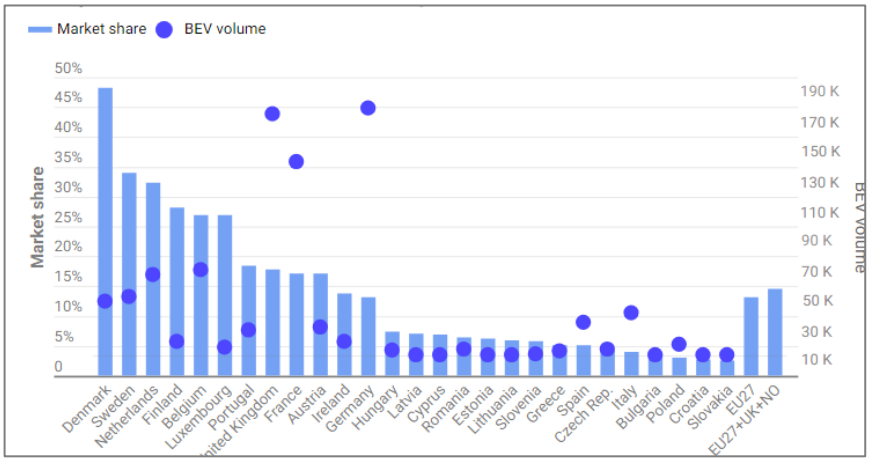
| Equipementiers | Total Europe centrale | | Hongrie | | Pologne | | Slovaquie | | Tchéquie | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Effectifs | Sites | Effectifs | Sites | Effectifs | Sites | Effectifs | Sites | Effectifs | Sites |
| Hutchinson | 10 000 | 9 | x | x | 8 100 | 8 | x | x | 1 900 | 1 |
| Forvia | 25 190 | 25 | 240 | 1 | 16 500 | 10 | 3 120 | 6 | 5 330 | 8 |
| Michelin | 6 200 | 2 | 1 200 | 1 | 5 000 | 1 | x | x | x | x |
| OPmobility | 3 150 | 10 | 230 | 3 | 1 600 | 4 | 1 200 | 2 | 120 | 1 |
| Valeo | 15 006 | 13 | 2 716 | 2 | 7 453 | 5 | 225 | 1 | 4 612 | 5 |

*Source : SER de Varsovie*

## 2. L'Europe centrale joue un rôle important dans la transition de l'industrie automobile européenne vers l'électromobilité :

**Les pays d'Europe centrale sont globalement en retard dans l'électrification de leurs flottes automobiles.** La part de marché en 2024 des voitures électriques à batteries (BEV) parmi les immatriculations de voitures neuves de ces pays compte parmi les plus faibles d'Europe : 7,33% en Hongrie, 3,13% Pologne, 2,53% en Slovaquie, 4,2% en Tchéquie[4]. La moyenne européenne s'élève à 13,12% contre 17,13% en France. Partant, la part de BEV sur l'ensemble de la flotte automobile nationale demeure faible. En 2022, elle s'élevait à 0,70% en Hongrie contre 0,20% en Pologne, Slovaquie et Tchéquie[5] (1,20% à l'échelle UE et 1,50% en France).

**Part de marché des véhicules électriques à batterie dans les pays européens au T1-T3 2024 :**




*Source : Transport & Environment*

[4] Selon l'ACEA, 6 530 BEV neufs ont été immatriculés en 2024 en Hongrie, 12 497 en Pologne, 1 729 en Slovaquie, 7 225 en Tchéquie, 216 841 en France, 1 047 869 au total au sein de l'UE.

[5] En 2022, les parcs automobiles locaux comptaient 28 644 BEV en Hongrie, 52 915 en Pologne, 5 443 en Slovaquie et 12 851 en Tchéquie, 582 847 en France, 3 026 853 au total au sein de l'UE.

**En dépit de ce retard sur leur marché, les pays d'Europe centrale en particulier la Hongrie et la Pologne, jouent un rôle majeur de l'électrification de l'industrie automobile européenne grâce à l'implantation de plusieurs grands producteurs asiatiques de batteries**. Le coréen LG Energy Solution a ainsi été le premier à investir en 2016 en Pologne pour y installer son usine de cellules à destination du marché européen, suivi par SK On et Samsung SDI, deux autres acteurs coréens qui ont investi à partir de 2017 en Hongrie et y possèdent aujourd'hui 4 sites. Selon les estimations, ces trois entreprises ont produit l'équivalent de 78 GWh en 2023 contre 100 GWh au total dans l'UE (environ 45 GWh pour LG Energy Solution, 22 GWh pour Samsung SDI, 11 GWh pour SK On[6]) pour une demande estimée en Europe à 210 GWh afin d'alimenter les BEV en batteries, ainsi que les systèmes de stockage de l'UE.
En Slovaquie, l'entreprise InoBat, en partenariat avec le chinois Wuxi Lead, aurait débuté en 2024 la phase d'essai de sa production de cellules dans un laboratoire de R&D à Voderady (capacité de production limitée à 50 000 cellules/an) en attendant la réalisation de sa gigafactory annoncée en 2023 avec le chinois Gotion High à Surany. Handicapée par l'abandon du projet de gigafactory de Volkswagen en 2023, la Tchéquie accuse un certain retard dans le développement de capacités industrielles pour les batteries. En revanche, le secteur espère toujours obtenir l'autorisation d'exploiter les gisements de lithium de Cinovec (nord-ouest de la Tchéquie).

**Cette implantation en Europe centrale s'explique notamment par les importants coûts de transport que rencontrent les manufacturiers de batteries**. Le bloc-batterie (assemblage de milliers de cellules en modules) peut représenter jusqu'à 50% de la valeur totale du véhicule fini et près de 40% de son poids total. Le poids d'un bloc-batterie peut varier d'environ 300 kg pour la batterie de la Renault Zoé et jusqu'à 600kg pour la Tesla Model S. La production de cellules et leur assemblage en modules à proximité des lignes d'assemblage finales des voitures et de leur marché de destination permet donc de réduire le coût des BEV.

**Les pouvoirs publics de la région ont soutenu ces grands investissements, rivalisant d'aides pour attirer ces projets** (politique de zones franches, subventions, exonérations d'impôts, etc.). Selon les estimations disponibles, LG Energy Solution aurait bénéficié de 130 M EUR de subvention publique sur son investissement de 3,2 Mds EUR pour son usine de Wroclaw en Pologne. En Hongrie, SK On aurait obtenu 90 M EUR de subvention pour sa première implantation à Komárom (800 M EUR investis) et 200 M EUR pour sa deuxième usine de Iváncsa (1,5 Md EUR investi). Le volontarisme des pouvoirs publics hongrois en faveur de l'électromobilité s'est également matérialisé par la réalisation du *ZalaZone*, un complexe de pistes d'essai pour véhicules électriques et autonomes en conditions réelles de trafic.

**La présence de ces usines de cellules a attiré en Europe centrale une multitude d'acteurs actifs sur les différents segments de la chaine de valeur de la batterie**. Les investissements initiaux de LG, SK On, Samsung ont attiré notamment Capchem, leader mondial de l'électrolyte qui dispose à présent d'une usine en Pologne. La Hongrie compte des producteurs de feuilles de cuivre (Solus Advances Materials), de fibres de carbone pour cathodes (Toyo Ink) et d'électrolyte (Dongwha et Soulbrain). Surtout, la Pologne et la Hongrie comptent sur leur sol de précieuses usines de cathodes. La société belge Umicore produit depuis 2022 des cathodes dans son usine de Nysa (sud de la Pologne) tandis que le chinois Huayou Cobalt a débuté en 2024 la production de cathodes à base de nickel à Ács (nord de la Hongrie)[7].

[6] Le reste de la production a été assuré en 2023 par BMZ (10 GWh) et CATL (8 GWh) en Allemagne et Northvolt en Suède (6 GWh).
[7] Pour plus d'informations voir notre dossier consacré à la production de batteries en Europe centrale.

Le développement de l'électromobilité a été très profitable pour les pays d'Europe centrale et pour leurs exportations. En 2023, les exportations de batteries (accumulateurs) représentaient 7% des exportations totales de la Hongrie (10,4 Mds EUR) et 3% des exportations de la Pologne (11,6 Mds EUR) soit davantage que les exportations de moteurs thermiques pièces comprises (5,4 Mds EUR en Hongrie – 4% des exportations, 6,9 Mds EUR en Pologne – 2% des exportations).

**Le poids de l'Europe centrale et de la Hongrie en particulier dans la production de batteries devrait encore se renforcer dans les années à venir**. Le premier producteur mondial de batteries, le chinois CATL, a investi en 2022 plus de 7 Mds EUR dans la réalisation d'une usine de cellules à Debrecen (nord-est de la Hongrie) et devrait débuter la production en 2025. L'usine aurait une capacité théorique de production de 40 GWh/an dans une première phase puis devrait atteindre les 100 GWh, ce qui en ferait la plus importante d'Europe. Autre acteur chinois qui a choisi d'investir à Debrecen, l'entreprise EVE Power prévoit de terminer une usine de cellules d'ici à 2026 et fournir une capacité de 28 GWh/an.

**Les constructeurs automobiles ont largement investi en Europe centrale pour réorganiser la production en faveur des voitures électriques**. Entre 2021 et 2023, Skoda (groupe VW) a investi plus d'1 Md EUR dans son bastion de Mladá Boleslav pour développer sa production de BEV/PHEV qui représentent près de 11% de sa production totale en Tchéquie. Au cours de l'année 2024 le groupe Stellantis a largement remanié son site de Tychy qui produisait principalement des petites citadines thermiques (Fiat 500 et Lancia Ypsilon) au profit des versions électriques de petits SUV (Fiat 600, Jeep Avenger, Alfa Romeo Junior). Surtout, Stellantis a débuté en Pologne en 2024 l'assemblage de la citadine T03 du constructeur chinois Leapmotor, qui devait permettre au groupe franco-italien d'offrir au marché européen une citadine BEV peu onéreuse[8]. Le groupe Stellantis a également investi dans son usine de Trnava en Slovaquie pour augmenter la production de BEV (ë-C3 et Opel Frontera) qui représentent 25% de la production en 2024 avec l'ambition d'atteindre 50% en 2027. Mercedes-Benz, qui ne produisait en Pologne que des moteurs, a agrandi en 2023 son site de Jawor (sud-ouest) et s'apprête à y lancer la production d'utilitaires électriques.

**Plusieurs nouveaux constructeurs ont également décidé d'entamer la production de BEV en Europe centrale**. Le constructeur suédois Volvo (propriété du groupe chinois Geely) a investi plus d'1 Md EUR en 2022 pour la création d'une usine automobile entièrement dédiée à l'assemblage de BEV à Kosice (est de la Slovaquie). En fonction de l'évolution de la demande, l'usine devrait débuter la production de série en 2027 avec l'ambition de produire 250 000 véhicules/an. En Hongrie, le groupe BMW a investi 2 Mds EUR en 2022 pour la création d'une usine spécifiquement dédiée aux versions électriques de sa gamme X (SUV, « Neue Klasse X »). L'usine située à Debrecen devrait entamer la production de série en 2025 et bénéficier à l'avenir de l'implantation à proximité de CATL et de EVE Power pour se fournir en batteries. BYD, le plus grand constructeur chinois de BEV a finalisé en 2024 l'achat de son terrain à Szeged (sud de la Hongrie) pour la construction de sa première usine de voitures particulières en Europe. Cette usine entièrement consacrée à la production de BEV devrait entamer la production en série durant les 2 à 3 prochaines années avec l'ambition de réaliser 200 000 véhicules/an. En revanche, le projet d'une marque polonaise de BEV « Izera/ElectroMobilityPoland » en partenariat avec le chinois Geely, défendu par le précédent gouvernement Morawiecki, a accumulé les retards depuis sa présentation et recueille de nombreuses critiques de la part des professionnels du secteur automobile local.

[8] L'assemblage de la T03 en Pologne devrait être réalisé à partir de pièces déjà préassemblées en Chine (*semi-knocked down*).

## 3. L'industrie automobile en Europe centrale fait néanmoins face à des défis importants :

**La baisse de la production automobile enregistrée en 2024 en Europe centrale a suscité de nombreuses inquiétudes.** En glissement annuel (g.a.), la production de voitures a ainsi diminué de - 5% en Hongrie, -8% en Slovaquie, de -29% en Pologne mais augmenté de +4% en Tchéquie[9]. La production tchèque de BEV a en revanche reculé de -13% en g.a. tandis que la production hongroise de batteries se contracte de -7%.

**L'une des raisons de cette contraction et l'un des défis les plus pressants pour l'industrie automobile centre-européenne est sa dépendance à la conjoncture ouest-européenne (allemande).** L'industrie d'Europe centrale bénéficiait traditionnellement de son intégration aux chaines de valeur allemandes et des commandes reçues depuis l'Allemagne. Néanmoins, la contraction observée de la demande allemande en 2024 aussi bien pour les pièces que les produits finis a influencé les performances de l'industrie automobile centreuropéenne notamment sur le segment de l'électromobilité à la suite de l'extinction du dispositif allemand de prime à l'achat des BEV. Les exportations tchèques de BEV ont ainsi diminué de - 10% en un an du fait de la forte baisse de la demande allemande (-25% en g.a.) et française (-25% en g.a.). Les exportations de batteries hongroises, qui dépendent à 52% du marché allemand, ont chuté de -38% en 2024 tandis que les exportations de véhicules finis ont reculé de -5%. Les exportations polonaises de voitures finies vers le marché allemand ont diminué de -26% (contre seulement -6% vers l'ensemble du monde) tandis que les exportations de BEV polonaises vers le marché allemand ont reculé de - 81% (contre +35% vers l'ensemble du monde). Les exportations polonaises de batteries, qui dépendent également pour moitié du marché allemand, ont reculé dans l'ensemble de -46% en 2024 (-50% vers le seul marché allemand).

**A cet égard, la relance des dispositifs d'accompagnement à la transition vers l'électrique, comme le leasing social français, pourrait bénéficier aux industriels présents en Europe centrale**. Expérimenté à partir de janvier 2024 en France, le leasing social (ou leasing électrique) permettait sous conditions de revenus de bénéficier de mensualités attractives (100 EUR) associé à un prix de reprise moindre en fin de location grâce à une aide de l'Etat (13.000 EUR par véhicule) pour l'achat en leasing de véhicules électriques neufs d'une valeur inférieure à 47.000 EUR[10]. Parmi les véhicules effectivement éligibles, plusieurs modèles étaient ou sont produits en Europe centrale (208e, ë-C3, Hyundai Kona, Skoda Enyaq, Jeep Avenger etc.). Victime de son succès (90.000 demandes dont 50.000 abouties contre 25.000 attendues) le leasing social français a été suspendu dès février 2024 mais pourrait reprendre au second semestre 2025.

**Toutefois si la baisse de la production a suscité une certaine inquiétude localement, elle est surtout imputable à des réorganisations industrielles principalement opérées dans la région par Stellantis**. La baisse de la production de véhicules finis en Slovaquie (993 000 véhicules produits en 2024 contre 1 083 000 en 2023) tient au lancement de la production à Trnava de nouveaux modèles (Citroën C3 et Opel Frontera) en remplacement de la Peugeot 208 et 208e dont la production a été relocalisée en Espagne et au Maroc. La production de voitures particulières en Pologne a chuté de 299 300 à 216 200 unités. Outre la baisse effective de la

[9] L'augmentation de la production tchèque doit notamment à un effet de rattrapage suite à l'apaisement des tensions sur l'approvisionnement en semi-conducteurs et d'importantes commandes enregistrées hors-UE (Royaume-Uni).
[10] Pour en savoir plus sur le leasing électrique français : Mon leasing électrique | Ministères Aménagement du territoire Transition écologique

demande étrangère, ce résultat fait suite à la réorganisation par Stellantis de l'usine de Tychy, principale usine d'assemblage de voitures particulières du pays (arrêt de la production des citadines thermiques au profit de nouveaux modèles électriques).

**Le deuxième défi auquel l'industrie automobile en Europe centrale est confrontée est la fin du cycle technologique porté par les moteurs à combustion interne (ICE).** En dépit des implantations récentes d'industriels asiatiques de la batterie en Europe centrale, la fin programmée de la commercialisation en Europe des voitures neuves équipées de moteurs thermiques à l'horizon 2035 (paquet « *Fit for 55* ») et les obligations de réduction des émissions moyennes de CO2 imposées aux constructeurs automobiles (règlement « *Corporate Average Fleet Emission* »)[11] suscitent de nombreuses inquiétudes dans ces pays qui comptent tous des usines de moteurs thermiques destinés au marché européen, qui pourraient être amenées à fermer et entrainer dans leur sillage des équipementiers.

**La première concrétisation de ces craintes a été la fermeture en 2024 de l'usine de moteurs de Stellantis à Bielsko-Biała** (sud de la Pologne)[12]. Annoncée début janvier 2024, cette fermeture a été effective à l'automne et motivée selon le constructeur par les obligations européennes de verdissement des flottes automobiles ainsi que la baisse de ses ventes. Elle a conduit à la suppression de 470 emplois et à la fermeture des sites ou à des licenciements chez des équipementiers dont Signify (éclairage, 130 personnes licenciées), Magneti Marelli (alternateurs, 140 personnes licenciées), BCUBE (logisticien, 50 personnes). Le président de Skoda Auto a également partagé à l'été 2024 ses craintes quant à l'avenir de l'usine de boîtes de vitesses de Vrchlabí en Tchéquie (plus de 1 000 salariés) qui pourrait être reconvertie dans la production d'éléments de BEV.

**Dans ce contexte, les pouvoirs publics de la région appellent les autorités européennes à faire preuve de « pragmatisme » afin de préserver l'industrie automobile européenne**. Sans remettre en cause les objectifs de neutralité carbone consacrés par le *Green Deal* et le paquet *Fit for 55*, les autorités nationales dans la région partagent des positions proches et s'inquiètent du calendrier serré auquel sont soumis les constructeurs européens pour atteindre la neutralité carbone. Elles expriment également leur réticence à imposer des pénalités aux constructeurs engagées dans le verdissement de leurs flottes mais qui ne sont pas encore parvenus à respecter les objectifs du règlement CAFE en 2025 (émissions moyennes de la flotte de chaque constructeur devant être inférieures à 95g CO2/km à la fin 2024).

**Troisièmement, les constructeurs automobiles font face à l'augmentation de leurs coûts de production en Europe centrale et laissent planer le risque de délocalisations.** Alors que les pays d'Europe centrale avaient attiré à eux de nombreux équipementiers et constructeurs automobiles en raison de leur proximité avec les marchés d'Europe occidentale associée à des faibles coûts de production, ces avantages comparatifs s'érodent. Depuis la crise énergétique qu'a traversée l'UE en 2021/2022, **le prix de l'électricité payé par les entreprises en Europe centrale est ainsi devenu supérieur à la moyenne européenne** alors qu'il était encore très attractif en 2019. Surtout, l'électricité est devenue pour les industriels locaux presque aussi chère qu'en Allemagne. En moyenne, les prix de l'électricité payés par les entreprises dans le V4 représentaient 55% des prix en Allemagne en 2014 contre 60% en 2019 puis 80% en 2024.

[11] Pour en savoir plus sur le règlement 2019/631 (« *CAFE* ») fixant des objectifs de réduction des émissions moyennes des véhicules produits par les constructeurs en Europe : $CO_2$ emission performance standards for cars and vans - European Commission

[12] L'usine a produit en 2021 pas moins de 302 740 moteurs dont le Multijet 1.3, le TwinAir 0.9, le moteur essence-hybride N3. Ces moteurs étaient livrés aux usines de Tychy en Pologne (Fiat 500, Lancia Ypsilon) et de Pomigliano d'Arco en Italie (Fiat Panda).

**Evolution du prix du kW/h d'électricité payé par les entreprises (toutes taxes et prélèvements compris) :**

| | 2014-S1 | | 2019-S1 | | 2024-S1 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | en EUR | % moy. UE | en EUR | % moy. UE | en EUR | % moy. UE |
| Moyenne UE | 0,1507 | | 0,1504 | | 0,2242 | |
| Hongrie | 0,1142 | 76% | 0,1205 | 80% | 0,2838 | 127% |
| Pologne | 0,1015 | 67% | 0,1233 | 82% | 0,2563 | 114% |
| Slovaquie | 0,1382 | 92% | 0,1543 | 103% | 0,226 | 101% |
| Tchéquie | 0,1003 | 67% | 0,093 | 62% | 0,2239 | 100% |

*Source : Eurostat, SER de Varsovie*

**La situation est encore plus défavorable s'agissant du gaz**. En 2014, le prix du gaz en Europe centrale était globalement proche de la moyenne européenne. Cette situation s'était déjà détériorée en 2019. Depuis la crise de 2021/2022, **les prix du gaz sont devenus systématiquement supérieurs à la moyenne européenne ainsi qu'aux prix observés en Allemagne.** En moyenne les prix du gaz payés par les entreprises sont passés de 84% des prix allemands en 2014 à 103% en 2019 puis 108% en 2024.

**Evolution du prix du kW/h issu du gaz payé par les entreprises (toutes taxes et prélèvements compris) :**

| | 2014-S1 | | 2019-S1 | | 2024-S1 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | en EUR | % moy. UE | en EUR | % moy. UE | en EUR | % moy. UE |
| Moyenne UE | 0,0476 | | 0,0398 | | 0,072 | |
| Hongrie | 0,0506 | 106% | 0,0368 | 92% | 0,082 | 114% |
| Pologne | 0,0463 | 97% | 0,0426 | 107% | 0,0883 | 123% |
| Slovaquie | 0,0444 | 93% | 0,041 | 103% | 0,0851 | 118% |
| Tchéquie | 0,0382 | 80% | 0,0354 | 89% | 0,0772 | 107% |

*Source : Eurostat, SER de Varsovie*

**Parallèlement, le coût local du travail a connu une progression importante**. Entre 2020 et 2024, le coût horaire du travail payé par les entreprises du secteur manufacturier a augmenté de 27% en Tchéquie, 38% en Slovaquie, 54% en Pologne et de 55% en Hongrie. Ces hausses sont notamment dues au relèvement progressif du salaire minimum décidé par les autorités nationales dans la région.

**Evolution du salaire minimum brut en Europe centrale (en EUR) :**

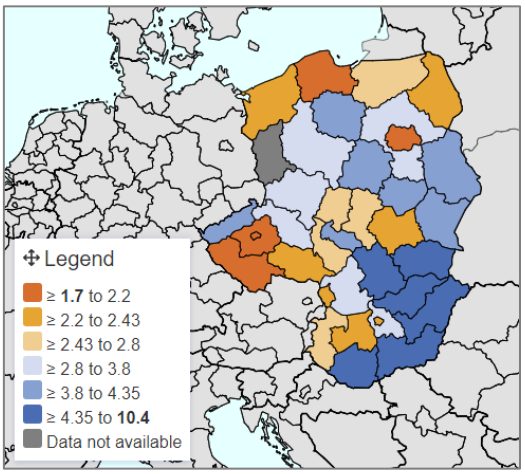
| | 2020-S1 | 2025-S1 | Variation |
|---|---|---|---|
| Hongrie | 487,1 | 706,94 | 45% |
| Pologne | 610,79 | 1091,46 | 79% |
| Slovaquie | 580 | 816 | 41% |
| Tchéquie | 574,62 | 825,89 | 44% |

*Source : Eurostat, SER de Varsovie*

**Ces pays connaissent également d'importantes tensions sur leurs marchés du travail et un manque de main d'œuvre**. Les pays de la région connaissent à la fin 2024 des taux de chômage parmi les plus faibles d'Europe : 2,6% en Tchéquie (record européen), 3,0% en Pologne, 4,3% en Hongrie, 5,3% en Slovaquie contre 5,9% en moyenne dans l'UE. Le tarissement de la main

d'œuvre disponible est encore plus marqué dans les régions traditionnellement associées à l'industrie automobile : 1,7% en Bohème centrale (région de Mladá-Boleslav, siège de Skoda), 2,5% en Silésie (où se trouvent les usines de Stellantis en Pologne), 2,7% en Transdanubie-occidentale (région de Györ et de l'usine Audi/VW), 3,6% en Slovaquie occidentale où se trouve VW Bratislava. Le manque de main d'œuvre disponible notamment parmi les ouvriers est partiellement comblé par le recours à une main d'œuvre étrangère sélectionnée, mais peu nombreuse. Cet épuisement de la main d'œuvre pourrait ralentir le lancement de la production dans les nouvelles usines qu'attend la région.

**Taux de chômage (en % de la population active de 15 à 74 ans) dans les régions administratives d'Europe centrale :**




*Source : Eurostat*

**L'érosion de ces avantages comparatifs, associée à la crise que traverse l'industrie automobile européenne, fait craindre des délocalisations**. Symbole de ces craintes, l'équipementier américain Lear Corporation a officialisé à l'automne 2024 la délocalisation de son usine de sièges chauffants de Pologne (Pikutkowo, Cujavie-Poméranie) vers la Tunisie en raison des coûts de main d'œuvre jugés trop élevés, ce qui a entrainé la destruction de 600 emplois. Les syndicats de la région ont reçu avec anxiété les annonces de fermetures de sites et de suppressions de postes en Europe faites en 2024 par les grands équipementiers allemands (ZF Friedrichshafen – 14.000 postes en Europe d'ici 2028, Bosch – 1.500, Schaeffer – 4.700) et français (Valeo – 1.000, Forvia – 10.000 d'ici 2028) qui pourraient affecter les usines de la région. Le président de Skoda Auto avait également annoncé en 2024 la réduction de 3% des effectifs de la marque en Tchéquie d'ici à 2028 principalement sur le personnel support.

**Les pays d'Europe centrale demeurent néanmoins compétitifs pour localiser une production destinée au marché européen**. Ils bénéficient toujours de leur proximité immédiate avec l'Allemagne et de la qualité de leur réseau routier par opposition à certains concurrents régionaux (Roumanie, Serbie, Turquie). **S'il a effectivement augmenté, le coût du travail dans l'industrie manufacturière en Europe centrale reste néanmoins largement inférieur à la moyenne européenne** et attractif par rapport au coût du travail en Allemagne. En 2023, le coût horaire du travail en Tchéquie correspondait à 40% du coût horaire allemand, 37% en Slovaquie, 30% en Hongrie et 29% en Pologne.

**Coût horaire du travail payé par les entreprises du secteur manufacturier (taxes comprises) :**

| | 2016 | | 2020 | | 2023 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | en EUR | % moy. UE | en EUR | % moy. UE | en EUR | % moy. UE |
| Moyenne UE | 25,9 | | 28,7 | | 32 | |
| Hongrie | 8,3 | 32% | 10,3 | 36% | 13,6 | 43% |
| Pologne | 7,8 | 30% | 10 | 35% | 13,2 | 41% |
| Slovaquie | 10,3 | 40% | 13,4 | 47% | 16,8 | 53% |
| Tchéquie | 10,2 | 39% | 14,3 | 50% | 18,5 | 58% |

*Source : Eurostat, SER de Varsovie*

**Partant, il n'est pas impossible que les restructurations annoncées en 2024 par les constructeurs et équipementiers bénéficient finalement à l'Europe centrale à la faveur de nouvelles délocalisations.** VW a déjà annoncé délocaliser à partir de 2027 une partie de la production de son emblématique Golf depuis le site historique de Wolfsburg vers celui de Poznan-Antoninek et pourrait également allouer à la Pologne la production du mini-van électrique ID.Buzz, aujourd'hui réalisée à Hanovre. Les équipementiers installés dans la région devraient également bénéficier de l'ouverture dans les mois prochains des nouvelles usines d'assemblage (Mercedes-Benz à Jawor, BMW à Debrecen) et de l'arrivée attendue des constructeurs chinois (Volvo/Geely à Kosice, BYD à Szeged).

**Enfin, les constructeurs automobiles d'Europe centrale seront affectés par l'évolution de la relation commerciale de l'UE avec la Chine**. Suite à une enquête antisubventions menée par la Commission européenne sur les BEV chinois, l'UE a adopté en octobre 2024 des droits douaniers compensatoires à l'encontre de plusieurs constructeurs automobiles chinois[13]. En amont de cette décision, les constructeurs européens n'avaient pas une position unanime. Certains, engagés sur le segment des BEV, défendaient la nécessité de rétablir une concurrence équitable avec les constructeurs chinois, tandis que d'autres, très exposés au marché chinois, se montraient réticents car inquiets des éventuelles contremesures chinoises. Quelques jours après cette décision européenne, le constructeur chinois Leapmotor aurait selon certains médias gelé sa participation aux activités de l'usine de Stellantis à Tychy en Pologne (possible arrêt de la production de la citadine électrique T03 et arrêt des travaux de préparation à la production du SUV électrique B10). Des commentateurs du secteur automobile estiment que Leapmotor et les autorités chinoises pourraient chercher à pousser Stellantis à délocaliser la production initialement prévue en Pologne vers un pays plus favorable aux intérêts chinois.

**Le secteur pourrait également être mis en difficulté si les nouvelles autorités américaines décidaient d'imposer des droits de douane sur les importations automobiles**. L'industrie automobile slovaque serait probablement la plus rapidement et la plus directement touchée en raison de sa plus forte exposition au marché américain (11% des exportations slovaques de véhicules finis sont destinées au marché américain en 2024) du fait de ses modèles premium (Porsche Cayenne, Audi Q7/Q8 notamment). Même moins exposées au marché américain, les industries des autres pays d'Europe centrale pourraient également souffrir de droits de douane américains par un effet de second tour, au travers de la baisse des exportations allemandes auxquelles elles contribuent.

**Malgré ces défis, l'industrie automobile en Europe centrale participe à la concrétisation des nouveaux modes automobiles**. Renault Group a ainsi installé en Pologne l'une de ses premières

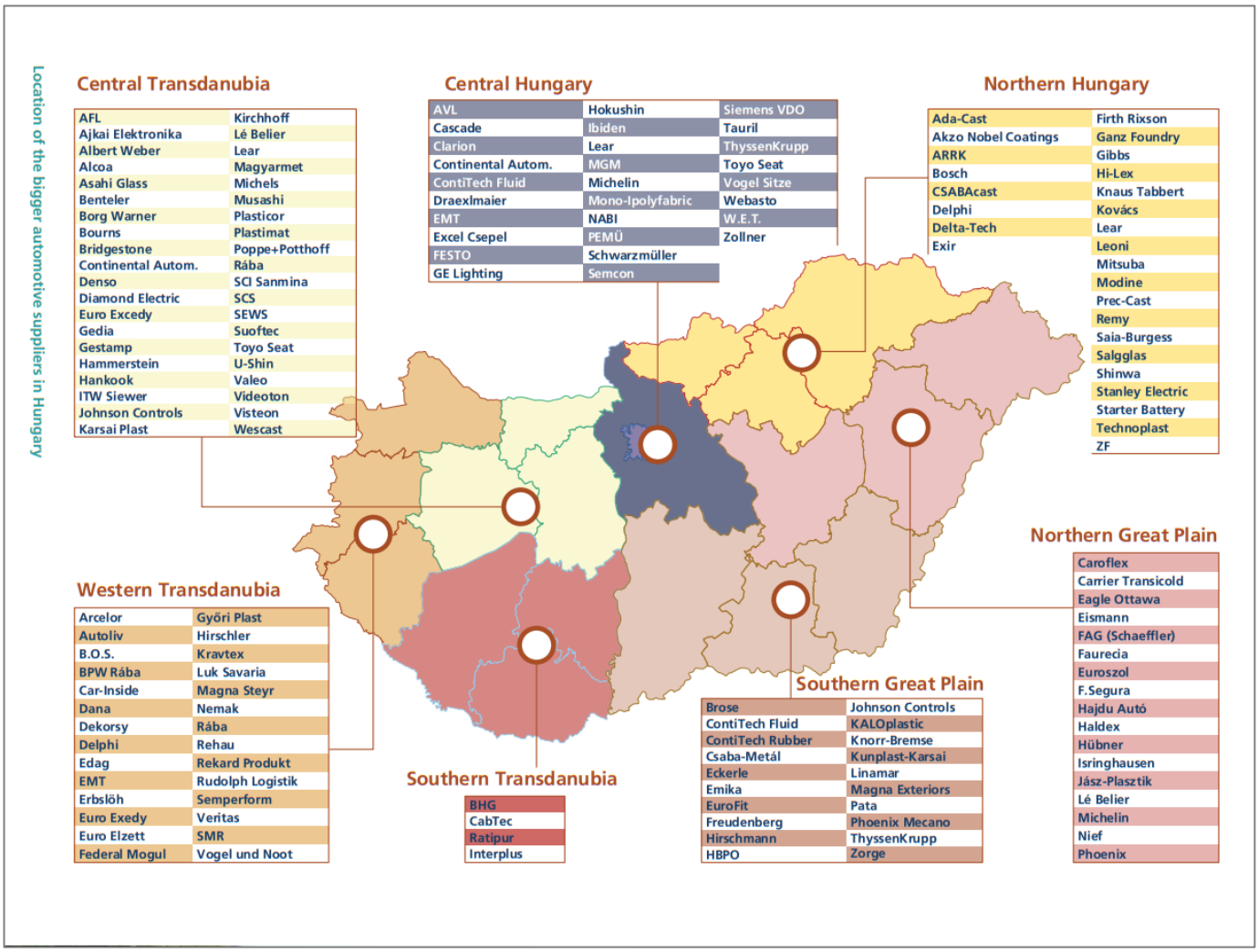
[13] Lors du vote au Conseil de l'UE en octobre 2024, la Pologne a voté en faveur des droits compensatoires, la Tchéquie s'est abstenue tandis que la Hongrie et la Slovaquie ont voté contre.

« *Renew Factory* ». Ce centre, installé à Varsovie, permet de réparer des véhicules faiblement âgés afin de le remettre sur le marché automobile dans des conditions proches du neuf et ainsi contribuer à la concrétisation de l'automobile « *multi-vies* ».

L'Europe centrale voit également le développement du concept d'automobile « comme service »[14] qui offre une solution intermédiaire entre le leasing et la location traditionnelle, sous forme d'un abonnement mensuel permettant l'accès à un véhicule choisi accompagné d'une gamme de services plus ou moins étoffée. Plusieurs acteurs sur le marché d'Europe centrale proposent ces solutions comme les institutions financières (Arval BNP Paribas Group, Crédit Agricole Carfleet) et les fournisseurs de services des constructeurs automobiles (Aphabet – BMW, Volkswagen Financial Services).

# Annexes :

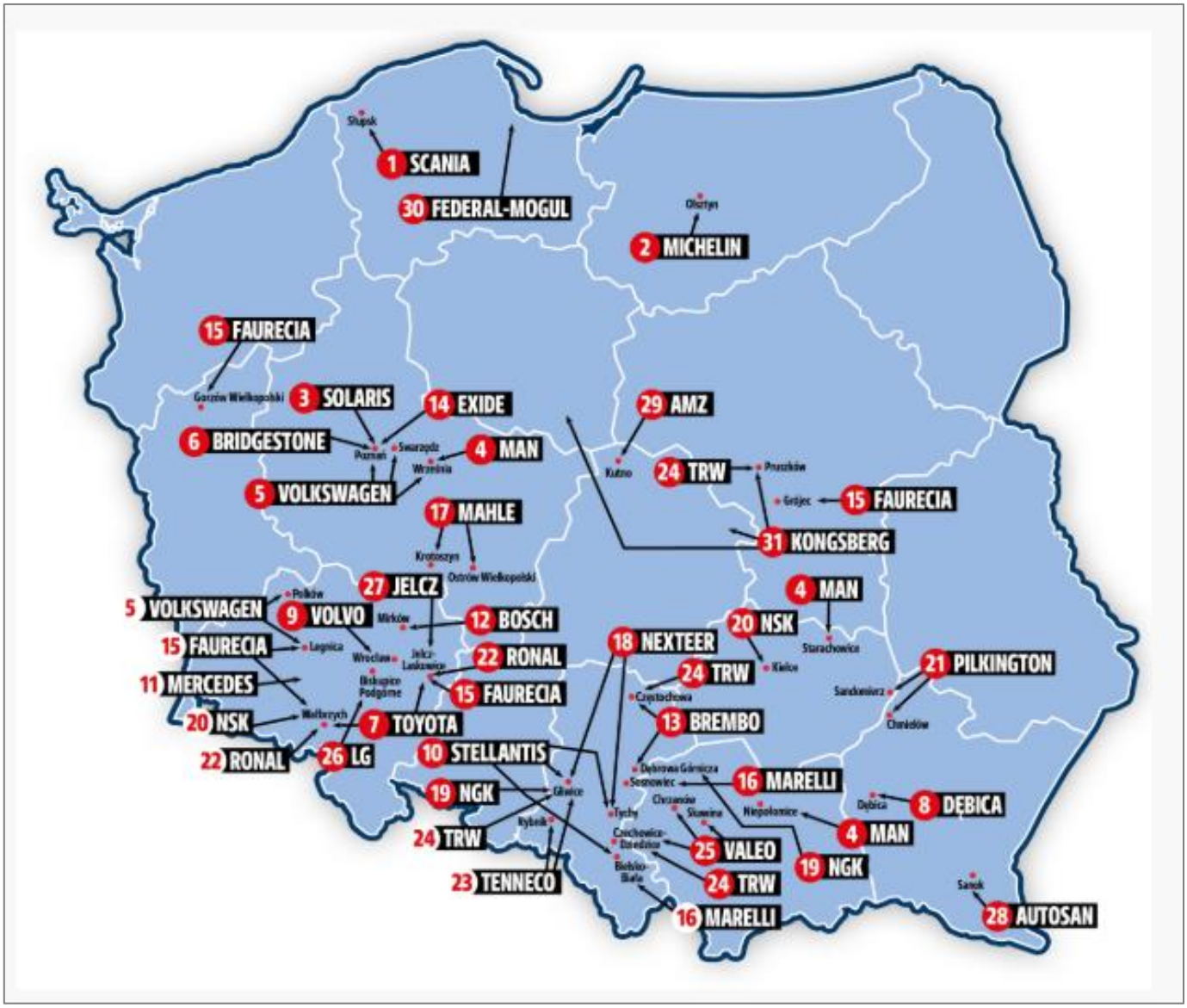
## Annexe 1 : Principales implantations d'équipementiers automobiles en Hongrie




*Source : Agence hongroise pour l'investissement et le commerce (HITA)*

[14] Voir notamment Vehicle-as-a-Service | Deloitte Global

## Annexe 2 : Principales implantations automobiles en Pologne




*Source : Magazynauto.pl*

# Annexe 3 : Principales implantations d'équipementiers automobiles en Slovaquie

## The Largest Suppliers in the Automotive Sector

| COMPANY NAME | COUNTRY | LOCATION | SALES REVENUE 2022 (EUR) | EMPLOYEES 2022 |
|---|---|---|---|---|
| Mobis Slovakia | South Korea | Gbeľany | 1 483 009 000 | 1 999 |
| Foxconn | Taiwan | Nitra | 1 138 542 000 | 1 468 |
| Continental Matador Rubber | Germany | Púchov | 1 038 904 000 | 3 117 |
| Faurecia Automotive Slovakia | France | Bratislava, Hlohovec, Košice, Lozorno, Trnava, Žilina | 875 754 000 | 2 465 |
| SAS Automotive | Germany (France) | Bratislava | 791 949 955 | 540 |
| Continental Matador Truck Tires | Germany | Púchov | 654 584 000 | 1 630 |
| ZF Slovakia | Germany | Trnava, Levice, Komárno, Šahy, Detva | 568 591 000 | 3 370 |
| Schaeffler Kysuce | Germany | Kysucké Nové Mesto | 561 205 000 | 4 283 |
| HELLA Slovakia Lighting | Germany (France) | Kočovce, Bánovce nad Bebravou, Trenčín | 514 216 000 | 3 442 |
| YURA Corporation Slovakia | South Korea | Lednické Rovne, Topoľčany, Prievidza | 491 645 957 | 1 433 |
| Hanon Systems Slovakia | South Korea | Ilava | 462 055 000 | 734 |
| Schaeffler Skalica | Germany | Skalica | 436 514 000 | 4 075 |
| Lear Corporation Seating Slovakia | USA | Prešov, Voderady | 344 107 000 | 1 619 |
| Bekaert Hlohovec | Belgium | Hlohovec | 340 617 000 | 1 615 |
| Panasonic Industrial Devices Slovakia | Japan | Trstená | 336 362 763 | 2 092 |
| Adient Slovakia | USA | Bratislava, Trenčín, Žilina, Lučenec | 316 708 000 | 2 081 |
| Brose Prievidza | Germany | Prievidza, Lozorno | 274 457 704 | 1 177 |
| ZKW Slovakia | Austria (South Korea) | Krušovce | 274 182 000 | 2 311 |
| SEJONG Slovakia* | South Korea | Lietavská Lúčka | 261 735 758 | 147 |
| Continental Automotive Systems Slovakia | Germany | Zvolen | 252 744 000 | 979 |
| Magma PT | Germany | Kechnec | 250 893 933 | 843 |
| Plastic Omnium Auto Exteriors | France | Lozorno | 250 625 000 | 1 215 |
| Sungwoo Hitech Slovakia* | South Korea | Žilina | 237 058 492 | 423 |
| Hyundai Steel Slovakia* | South Korea | Gbeľany | 225 444 360 | 61 |
| Visteon Electronics Slovakia | USA | Námestovo | 213 560 273 | 553 |
| Vertiv Slovakia | USA | Nové Mesto n. Váhom | 209 392 957 | 1 147 |
| LEONI Slovakia | Germany (USA) | Trenčianska Teplá, Trenčín | 207 758 591 | 2 259 |
| HBPO Slovakia* | Germany | Lozorno | 188 817 268 | 221 |
| Prodcen Dhollandia* | Belgium | Predmier | 180 334 555 | 612 |
| Iljin Slovakia* | South Korea | Pravenec | 178 122 617 | 270 |
| Seoyon E-HWA Automotive Slovakia | South Korea | Považská Bystrica | 169 187 000 | 544 |
| Matador Automotive Vráble | Slovakia/Portugal | Vráble | 169 187 000 | 1 312 |
| Marelli Kechnec Slovakia | Italy | Kechnec | 165 239 000 | 524 |
| BOGE Elastmetall Slovakia* | Germany | Trnava | 164 876 106 | 788 |
| Hyundai Transys Slovakia | South Korea | Žilina | 145 292 585 | 300 |
| Grupo Antolin Bratislava | Spain | Bratislava | 128 889 436 | 412 |
| Donghee Slovakia | South Korea | Strečno | 127 330 956 | 362 |
| KE Prešov Elektrik* | USA | Prešov | 126 241 317 | 452 |
| Webasto Convertibles Slovakia | Germany | Veľký Meder | 124 237 506 | 564 |
| Yanfeng International Automotive Technology Slovakia | China/USA | Bratislava, Námestovo, Trenčín | 118 431 623 | 1 409 |
| IAC Group (Slovakia) | USA | Lozorno | 117 527 439 | 802 |
| Golde Lozorno* | USA | Lozorno | 113 061 050 | 428 |
| Plastic Omnium Auto Inergy Slovakia | France | Lozorno | 110 681 644 | 274 |
| ZF Active Safety Slovakia | Germany | Nové Mesto n. Váhom | 110 554 577 | 463 |
| MAHLE Behr Námestovo | Germany | Námestovo | 105 145 591 | 283 |
| Snop Automotive Malacky | France | Malacky | 98 719 935 | 390 |
| Gestamp Nitra* | India | Lužianky | 97 602 469 | 126 |
| Benteler Automotive SK* | Austria | Malacky | 92 763 575 | 357 |
| Kromberg & Schubert | Germany | Kolárovo | 90 445 818 | 1 078 |

*Source : Agence slovaque pour l'investissement et le développement du commerce (Sario)*

## Annexe 4 : Principales implantations automobiles en Tchéquie

*Source : Agence tchèque pour l'investissement (CzechInvest)*

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.
Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations :
www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international

Responsable de la publication : Service économique régional de Varsovie
varsovie@dgtresor.gouv.fr

Rédaction : SER de Varsovie

Abonnez-vous : cezary.toboja@dgtresor.gouv.fr