

Etude de l'industrie automobile en Hongrie

AGENCE WALLONNE A L'EXPORTATION A BUDAPEST

Auteur: Pierre Latour
NOVEMBRE 2013



Avant-propos

Depuis quelques années, l'industrie automobile est devenue l'un des secteurs d'activités les plus importants en Hongrie puisqu'il représente 21% des exportations hongroises. Nonobstant la morosité économique qui règne actuellement en Hongrie et au sein de toute l'Union Européenne, l'industrie automobile hongroise est en forte croissance. En effet, on ne dénombre pas moins de 600 entreprises actives dans ce secteur, qui génère environ 100.000 emplois dans le pays. Les 4 grands constructeurs Opel, Audi, Suzuki et Mercedes-Benz y sont implantés. Comptant plus de 10000 employés et enregistrant un chiffre d'affaires de 5,37 milliards d'euros en 2012, l'allemand Audi est aujourd'hui la deuxième plus grande entreprise du pays. Attirés par les nombreux avantages compétitifs de la Hongrie comme une main d'œuvre qualifiée, des coûts salariaux réduits et une tradition automobile, de nombreux grands équipementiers automobiles les ont imités. Parmi ceux-ci, nous pouvons notamment citer Robert Bosch, Knorr-Bremse, Denso, Continental ou encore Michelin. En outre, de nombreuses sociétés multinationales ont décidé d'y établir des centres de recherche et développement très pointus et des partenariats ont rapidement vu le jour avec les grandes universités du pays.

Table des matières

1. Une tradition automobile en Hongrie.....	4
2. Aperçu de la production de véhicules en Hongrie au 20^{ème} siècle.....	5
2.1. Ikarus.....	5
2.2. Csepel Motor Works.....	5
2.3. Rába.....	5
3. Arrivée de grands constructeurs et fabricants d'équipements d'origine	6
3.1. General Motors Opel.....	6
3.2. Suzuki.....	7
3.3. Audi.....	8
3.4. Daimler-Benz.....	9
3.5. Robert Bosch GmbH.....	9
3.6. Knorr-Bremse AG.....	10
4. Principaux fournisseurs et équipementiers.....	11
5. Principaux avantages compétitifs de la Hongrie.....	13
6. Mesures gouvernementales incitant à la création d'emplois.....	14
6.1. Subsidés basés sur une décision unilatérale du gouvernement.....	14
6.2. Subsidés accordés par l'Union Européenne.....	14
6.3. Déduction ou exonération fiscale.....	15
6.4. Subsidés pour la formation du personnel.....	15
6.5. Subsidés pour la création d'emplois.....	15
6.6. Autres formes de subsidés.....	16
7. Centres de recherche et de développement.....	16
7.1. Bosch.....	16
7.2. Knorr-Bremse.....	17
7.3. ThyssenKrupp.....	17
8. Partenariat avec de nombreuses universités.....	17
9. Associations professionnelles et clusters.....	20
9.1. Association de l'Industrie Automobile Hongroise (AHAI).....	20
9.2. Association des Equipementiers Automobiles Hongrois (MAJOSZ).....	20
9.3. Cluster de Développement Industriel de la Grande Plaine Hongroise (AIPA Cluster).....	20
9.4. Cluster de l'Industrie Automobile du Nord de la Hongrie (NOHAC).....	21
9.5. Cluster de l'Ingénierie Automobile Hongroise (HVEC).....	21
10. Tendances et perspectives de l'industrie automobile en Europe.....	22

1. Une tradition automobile en Hongrie

De par leurs nombreuses inventions et innovations, les Hongrois ont toujours contribué au développement de l'automobile à travers le monde. Les exemples illustrant cette tradition automobile en Hongrie ne manquent pas.

En effet, lors du règne du Roi Matthias Corvinus au 15^{ème} siècle, fut conçu un véhicule hippomobile avec une suspension constituée de ressorts en acier, la voiture de Kocs, qui devint rapidement populaire dans toute l'Europe et laissa par ailleurs son nom au mot anglais « coach ».

En 1893, les ingénieurs János Csonka et Donát Bánki développèrent le premier carburateur à essence qu'ils brevetèrent en février de la même année. En 1905, János Csonka construisit également un véhicule de transport pour la Poste Royale de Hongrie. En outre, il fut le premier à utiliser l'aluminium dans la conception de moteur et développa aussi des soupapes d'admission. Enfin, il mit au point un système d'allumage magnétique à haute tension pour les moteurs à essence.

Durant la première décennie du 20^{ème} siècle, József Galamb contribua à la conception de l'illustre Ford-T. Son objectif consistait en la commercialisation d'une voiture bon marché et simple à construire. Il y appliqua notamment un système d'engrenage et une culasse amovible. En 1913, grâce à la collaboration de cet ingénieur hongrois, l'usine Ford débuta la production d'automobiles en série sur ses lignes de production. La Ford-T devint alors la première automobile produite en série à un prix abordable. Elle fut ainsi construite pendant vingt années et vendue à près de 17 millions d'unités.

En tant qu'ingénieur chez Daimler-Benz, Béla Barényi travailla particulièrement sur la sécurité : habitacle non-déformable et affaissement télescopique de la colonne de direction dans les voitures modernes. A la fin des années 40, il introduisit les premiers crash-tests à l'industrie automobile.

Dans les années 90, Ferenc Anists joua un rôle important dans le développement du premier moteur diesel 8 cylindres ainsi que dans les systèmes d'injection directe pour les moteurs diesel. En 1993, furent ainsi lancés les premiers systèmes d'injection électronique diesel.

Quant à Ferenc Pavlics, il fit une brillante carrière chez General Motors et participa notamment à la conception du véhicule lunaire robotisé lors de la mission spatiale *Apollo*.

Cette tradition d'innovation se perpétue ainsi depuis de nombreuses décennies en Hongrie. Il convient d'ajouter que les scientifiques hongrois ont toujours joui d'une renommée mondiale, comme peuvent en témoigner les nombreux lauréats de prix Nobel d'origine hongroise.

2. Aperçu de la production de véhicules en Hongrie au 20^{ème} siècle

Jusqu'à l'arrivée de grands constructeurs automobiles au début des années 90, la production de véhicules était largement dominée par les manufacturiers de véhicules lourds (bus, camions, véhicules militaires). Il nous semble opportun de présenter brièvement les trois grands constructeurs hongrois du 20^{ème} siècle : Ikarus, Csepel Motor Works et Rába.

2.1. Ikarus

Ikarus est une société spécialisée dans la construction de bus et fondée en 1895 sous le nom "Uhri Imre Kovács- és Kocsigyártó Üzeme" ("Usine des forges et de l'atelier automobile d'Imre Uhri"). En 1925, débuta la construction de bus sur le site de Mátyásföld à Budapest, qui devint le principal centre de production de bus en Hongrie à partir de 1948.

A partir de 1949, la production en série fut assurée par le modèle Ikarus 30. A cette époque, un programme de transport public engendra une nette hausse de la production de bus traditionnels et articulés. De nombreux bus furent aussi équipés de moteurs et de trains de roulement "Raba".

Entre 1975 et 1990, environ 13500 bus furent construits annuellement. Ikarus était alors le premier constructeur de bus en Europe.

2.2. Csepel

Fondé en 1949, Csepel Motor Works était un important constructeur de camions. En raison de la forte demande de l'armée hongroise, le Csepel D344, un véhicule équipé de 4 roues motrices, fut le modèle rencontrant le plus grand succès. Dès 1975, l'usine Csepel devint principalement un fournisseur de pièces détachées pour les constructeurs de bus.

2.3. Rába

Créée en 1896, cette entreprise était à l'origine un constructeur de voitures de tourisme ainsi que de "voitures-restaurants" pour le transport ferroviaire. En 1936, l'entreprise commença la production des camions Rába Super, Rába Maros, Rába Speciál (2,5 à 3,5t de chargement) et d'autobus pour 30 passagers. Durant la Seconde Guerre Mondiale, la société développa le Botond, un véhicule "off-road" équipé de 4 roues motrices.

En 1948, Rába produisit des trains de roulements, engrenages et systèmes de transmission pour la société Csepel. Dans le cadre du programme de transport routier adopté par le gouvernement hongrois en 1966, une nouvelle usine fut construite à Győr où l'on produisit des moteurs, sous la licence "Man", à partir de 1969.

En 1975, suite à l'achat de la licence américaine "Steiger", Rába se lança dans la construction de tracteurs. Depuis les années 90, cette entreprise construit des composants et pièces détachées. En collaboration avec le groupe Daimler, elle construit également des véhicules pour l'Armée Hongroise.

3. Arrivée de grands constructeurs et fabricants d'équipements d'origine

Au début des années 90, l'arrivée de grands constructeurs automobiles comme General Motors, Suzuki et Audi a permis de relayer une production de poids lourds et de bus déclinante. A la chute du communisme, le gouvernement hongrois a mené une politique économique visant à encourager les investissements étrangers, particulièrement dans le secteur automobile. Les conditions d'établissement étaient alors avantageuses et peu contraignantes pour les constructeurs automobiles désirant s'implanter en Hongrie. Plus récemment, en 2008, c'est l'allemand Mercedes-Benz qui a choisi d'assembler des véhicules en Hongrie. Quant au constructeur BMW, il ne dispose pas de site d'assemblage dans le pays mais on estime cependant que la production hongroise pour BMW représente un tiers de sa sous-traitance en Europe de l'est et Europe centrale pour un chiffre d'affaires total avoisinant le milliard d'euros. C'est ainsi que la société hongroise *Csaba Métal* vient de recevoir une commande étalée jusqu'en 2020 de 190.000 carters de boîte de vitesse pour la nouvelle BMW I₁, une citadine électrique.

3.1. General Motors Opel

General Motors fut le premier constructeur automobile étranger à s'installer dans le pays à Szentgotthárd. En septembre 1990, Opel investit 250 millions de Deutsche Mark (DM), soit environ 128 millions d'euros, en vue de la construction d'un site d'assemblage sur un ancien site de production de la société Rába (voir 2.3.). La production démarra avec 13.000 Astra construites ainsi que 200.000 moteurs d'une cylindrée de 1600cc. En 1996, 257 millions de DM, soit 131 millions d'euros, furent à nouveau injectés par Opel afin d'augmenter la capacité de production annuelle de moteurs à 450.000 unités par an. En 1998, Opel décida de construire une nouvelle usine destinée à la fabrication de boîtes de vitesses grâce à un troisième investissement de 230 millions de DM, soit 117 millions d'euros.

En septembre 2008, Opel lança sa gamme de moteurs à essence de respectivement 1600cc et 1800cc correspondant tous deux à la norme européenne *EURO5*. Enfin, en 2011, Opel communiqua son dernier plan d'investissement d'un montant proche de 500 millions d'euros et visant à porter le nombre total d'employés à 1500 en 2015.

En 2013, General Motors décide d'injecter 130 millions d'euros supplémentaires dans sa nouvelle usine. La production de moteurs essence et diesel d'une cylindrée de 1600cc (EURO 6) y a déjà commencé. En fin d'année 2013, Opel a engagé 60 personnes supplémentaires. Le constructeur allemand a également annoncé qu'en 2015, l'usine devrait compter 1 500 salariés et produire 650 000 moteurs.

En 20 ans furent ainsi produits plus de 7 millions de moteurs et 5,5 millions de culasses. La capacité annuelle de production s'élève dorénavant à 600.000 unités tandis que l'investissement total de General Motors en Hongrie atteint plus d'1,4 milliard d'euros. Il convient en outre de préciser que Opel est la marque est la plus présente en Hongrie avec 11% de parts de marché en 2012.

Usine Opel de Szentgotthárd	
Situation	Szentgotthárd, à 250 km à l'ouest de Budapest (frontière autrichienne)
Année de création	1990
Nombre d'employés (2013)	700
Chiffre d'affaires (HUF en 2012)	25 257,8 millions
Chiffre d'affaires (EUR en 2012)	84,2 millions
Superficie du site	349.690 m ²
Investissement total (EUR)	1,4 milliard
Produits	moteurs (4 cylindres 1.6l essence et diesel), composants, systèmes de transmission

3.2. Suzuki

En 1991, le Japonais Suzuki fut le deuxième constructeur automobile à s'implanter dans le pays en investissant 14 milliards de forint, soit environ 47 millions d'euros, pour la construction d'une usine d'assemblage à Esztergom. Le site s'étendait à l'origine sur une superficie de 350.000 m². En 1992, débuta la production de la Swift, équipée d'un moteur essence de 1000cc ou 1300cc. En 1996, la capacité annuelle de production s'éleva pour la première fois à 100.000 unités. Grâce à d'importants investissements supplémentaires, la société produisit 280.000 véhicules durant l'année 2008 et elle lança alors la nouvelle Splash. En 2011, année du vingtième anniversaire, la deux millionième voiture fut assemblée sur le site d'Esztergom. En 2013, le groupe Suzuki a annoncé qu'une nouvelle voiture bicorps serait produite d'ici deux ans dans l'usine hongroise.

L'investissement total du groupe en Hongrie atteint 1,36 milliards. En outre, l'entreprise emploie près de 3000 personnes et génère plus de 10000 emplois indirects grâce à son important réseau de fournisseurs, sous-traitants et distributeurs.

Usine Suzuki d'Esztergom	
Situation	Esztergom, à 50 km au nord de Budapest (frontière slovaque)
Année de création	1991
Nombre d'employés (2013)	2814
Chiffre d'affaires (HUF en 2012)	409.150 millions
Chiffre d'affaires (EUR en 2012)	1363,8 millions
Superficie du site	570.000 m ²
Investissement total (EUR)	1,36 milliard
Produits	Assemblage des Suzuki Swift, Splash (également vendue comme Opel Agila) et SX4 (également vendue comme Fiat Sedici)

3.3. Audi

C'est en 1993 que le constructeur allemand Audi s'établit en Hongrie. Les principaux facteurs expliquant la décision du groupe Volkswagen de s'implanter dans ce pays résident principalement en une main d'œuvre hongroise qualifiée à un prix compétitif, un régime de taxation favorable octroyé par le gouvernement, une bonne infrastructure ainsi que le site de l'ancienne usine de Rába déjà existante où Audi choisit de s'implanter.

La production de moteurs 4 cylindres (5 soupapes) débuta l'année suivante. En 2001, Audi y ouvrit un centre de développement pour les moteurs. L'assemblage des premiers véhicules vit également le jour la même année avec le début de la production en série de l'Audi A3. En mai 2006, le groupe allemand confia au site de Győr la production de moteurs de 6 et 8 cylindres ainsi que l'assemblage des Audi TT coupé et Roadster. En novembre 2007, les premières A3 cabriolets y furent assemblées. Dès 2011, la compacte sportive RS3 y est également construite. Quant à la production de la version Sedan de la nouvelle génération d'Audi A3, elle fut lancée en juin 2013.

L'assemblage de ce nouveau véhicule est le fruit d'un nouvel investissement de plus de 900 millions d'euros qui devrait porter la capacité annuelle de production à 125.000 voitures et générer 2100 nouveaux emplois directs et 15000 emplois indirects. Plus récemment, en octobre 2013, commença l'assemblage de la nouvelle Audi A3 Cabriolet. En fin d'année 2013, Audi a également annoncé que les nouvelles générations de TT Roadster et TT Cabriolet y seront prochainement assemblées.

Depuis sa création en 1993, l'usine Audi de Győr a produit 25 millions de moteurs et plus de 600.000 véhicules. La production journalière s'élève désormais à 8100 moteurs ; un nouveau moteur est ainsi construit toutes les 10 secondes. Le site Audi de Győr est actuellement le plus gros producteur de moteurs du monde.

La société Audi joue donc un rôle capital dans l'économie hongroise puisqu'elle est le premier investisseur étranger du pays avec un investissement total de 5,7 milliards d'euros.

Usine Audi de Győr	
Situation	Győr, à 120 km à l'ouest de Budapest (frontière slovaque)
Année de création	1993
Nombre d'employés (2013)	10.100
Chiffre d'affaires (HUF en 2012)	1.612.480,4 millions
Chiffre d'affaires (EUR en 2012)	5374,9 millions
Superficie du site	3.951.006 m ²
Investissement total (EUR)	5,7 milliards
Produits	moteurs essence et diesel (4, 6, 8, 10 et 12 cylindres) d'une puissance allant de 86 à 570 chevaux et assemblage des Audi TT Coupé, TT Roadster, A3 cabriolet, RS3 et A3 Sedan

3.4. Daimler-Benz

En juin 2008, Daimler AG annonça sa décision de s'implanter à Kecskemét en vue de la production des nouvelles générations de Mercedes Classe A et Classe B. Le site de Kecskemét fut choisi, hors des deux autres villes hongroises Zalaegerszeg et Szikszó, en raison de sa connexion autoroutière à Budapest idéale. Le groupe allemand Daimler opta ainsi pour la Hongrie en raison de son infrastructure, son réseau logistique et sa main d'œuvre qualifiée ainsi que pour ses coûts salariaux. En outre, les expériences positives de General Motors Opel, Audi et Suzuki ont aussi certainement pesé dans la balance.

En 2010, les bâtiments de l'usine de Kecskemét furent inaugurés et l'installation des premières machines débuta. En début d'année 2012, l'usine fut réellement opérationnelle et la production des nouvelles Mercedes Classe B débuta en mars de la même année. Un an plus tard, le groupe allemand lança la production de la nouvelle Mercedes CLA, coupé 4 portes reposant sur la plateforme de la Classe A.

Il résulte ainsi de l'arrivée de Mercedes en Hongrie la création de plus de 3000 emplois directs et près de 10000 indirects. Au terme de l'année comptable 2012, Daimler y a enregistré un chiffre d'affaires de près de 900 millions d'euros. La capacité de production s'élève actuellement à 100.000 véhicules annuellement.

Usine Mercedes de Kecskemét	
Situation	Kecskemét, à 85 km au sud-est de Budapest
Année de création	2008
Nombre d'employés (2013)	3134
Chiffre d'affaires (HUF en 2012)	267.918,7 millions
Chiffre d'affaires (EUR en 2012)	893,1 millions
Superficie du site	1.420.000 m ²
Investissement total	800 millions d'euro
Produits	assemblage des Mercedes Classe B et CLA

3.5. Robert Bosch GmbH

Depuis 1899, la société allemande est présente sur le territoire hongrois. Suite à d'importants investissements au cours des années 90, Bosch est devenu le second employeur étranger en Hongrie après le constructeur Audi. L'entreprise y possède ainsi des usines à Budapest, Hatvan, Miskolc, Eger, Kecskemét and Szigetszentmiklós.

Implantée en Hongrie depuis 1998 à Hatvan, la filiale Robert Bosch Elektronika Kft. est le plus grand site de production de la division automobile du groupe et produit des unités de commande pour les transmissions automatiques, ABS, airbags, directions assistées, ordinateurs de bord, ESP et tableaux de bords. Quant au site de Miskolc, il assure depuis 2003 la production de démarreurs et commandes électriques. En 2012, ces deux filiales ont enregistré des chiffres d'affaires s'élevant respectivement à 1043,9 millions d'euros et 470,6 millions d'euros.

En octobre 2013, le groupe Robert Bosch a annoncé que 400 emplois supplémentaires devraient être créés à Miskolc d'ici 2018 suite à sa décision de délocaliser une partie de la production du site allemand de Hildesheim en Hongrie.

Le groupe Robert Bosch possède ainsi 11 filiales en Hongrie et y emploie plus de 8000 personnes. En outre, la société accorde une importance particulière à la formation et la qualification des ingénieurs.

3.6. Knorr-Bremse AG

En 1989, la société Knorr-Bremse s'implanta à Kecskemét pour y produire des systèmes de freinage destinés aux véhicules utilitaires. En 1995, la société inaugura un centre de recherche et développement à Budapest ainsi qu'un second site de production. Knorr-Bremse produit principalement des systèmes de traitement de l'air, des soupapes, vérins et systèmes électroniques. L'usine de Kecskemét est ainsi le deuxième plus grand site de production du groupe en Europe et son processus de production est le plus complexe avec un portfolio d'environ 2000 produits. Sur les deux sites, Knorr-Bremse emploie respectivement 792 et 965 personnes. En mars 2012, débutèrent des travaux en vue de la construction d'une nouvelle usine à Kecskemét. Cet investissement de près de 17 millions d'euros de forint devrait générer 110 emplois supplémentaires en fin d'année 2013.

4. Principaux fournisseurs et équipementiers¹

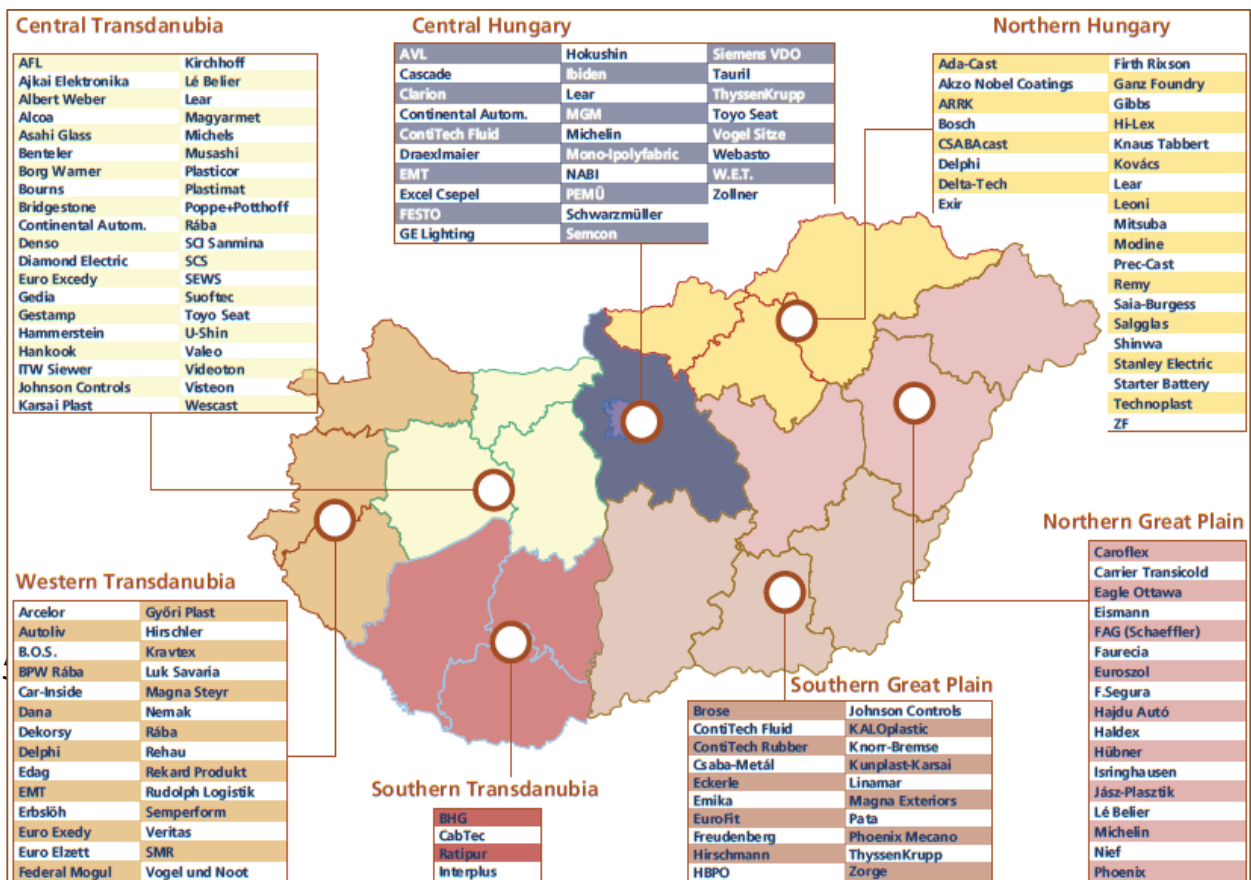
Société		Année de création	Situation	Distance (km) Budapest	Employés (en 2013)	C.A. 2012 (en millions HUF)	C.A. 2012 (en millions €)	Gamme de produits
Alpine		1999	Biatorbágy	21	857	72 604,0	242,0	Systèmes de navigation et audio haut de gamme
BorgWarner		2000	Oroszlány	76	615	104 766,3	349,2	Turbocompresseurs
Continental	Continental Automotive Hungary Kft.	1990	Budapest,					<u>Budapest</u> : unités de commande électronique et détecteurs de niveau d'huile <u>Veszprém</u> : détecteurs pour l'industrie automobile et centre de développement (détecteurs et software)
		1993	Veszprém	121	2 973	202 494,0	675,0	
	ContiTech Fluid Automotive Hungária Kft.	1995	Makó,	201	1 581	40 874,1	136,2	Tuyaux de chauffage, de refroidissement et tuyaux de carburant pour l'industrie automobile
		1999	Vác	40				
	ContiTech Rubber Industrial Kft.	2004	Szeged	173	512	39 627,2	132,1	Systèmes de courroie et tuyaux en caoutchouc
Phoenix Airspring Technology Kft.	2004	Nyíregyháza	236	222	7 827,4	26,1	Systèmes de suspension pneumatique	
Delphi	Delphi Hungary Kft.	1991	Szombathely	228	1 516	125 484,0	418,3	Soupapes et autres composants électroniques
	Delphi Thermál Hungary Kft.	1999	Balassagyarmat	87	658	non-disponible	non-disponible	Compresseurs d'air conditionné
Denso		1997	Székesfehérvár	66	3 417	113 365,5	377,9	Composants pour système d'injection directe diesel à rampe commune, composants pour commande de système (synchronisation variable d'arbre à came, unités de commande électronique de l'accélérateur et diverses soupapes), bougies et injecteurs pour moteurs essence
Lear		1997	Gödöllő,	30	3 615	156 260,1	520,9	<u>Gödöllő & Gyöngyös</u> : systèmes de distribution électronique <u>Győr & Mór</u> : sièges et housses de siège
			Gyöngyös	78				
			Győr, Mór	122 , 85				

Société	Année de création	Situation	Distance (km) Budapest	Employés (en 2013)	C.A. 2012 (en millions HUF)	C.A. 2012 (en millions €)	Gamme de produits
Michelin	1996	Budapest, Nyíregyháza	236	1 638	185 670,0	618,9	Gamme de pneus pour voitures, camions et véhicules agricoles
Robert Bosch	Robert Bosch Elektronika Kft.	1998	Hatvan	3 393	313 179,2	1043,9	Composants électroniques pour l'industrie automobile
	Robert Bosch Energy and Body Systems Kft.	2003	Miskolc	2 163	141 167,4	470,6	Variateurs électroniques et démarreurs
Sapa Profiles	2009	Székesfehérvár	66	1 132	77 230,7	257,4	Extrusion d'aluminium: pièces de structure, supports-moteurs, alliages et plages arrière
Schaeffler	Luk Savaria Kft.	1996	Szombathely	1 981	141 369,8	471,2	Systèmes d'embrayage et disques d'embrayage
	FAG Kft.	1999	Debrecen	1 362	31 042,8	103,5	Roulements et composants de roulement
Visteon	1991	Székesfehérvár	66	1 243	66 000,2	220,0	Bobines d'allumage, démarreurs, pompes à carburant, modules d'injection de carburant, réservoirs de lave-glace et régulateurs de pression de carburant
Zollner	1988	Vác,	40	2 482	77 742,8	259,1	Produits et systèmes électroniques, mécaniques et electro-mécaniques
	2002	Szűgy	91				

Les sociétés mentionnées ci-dessous sont les équipementiers automobiles les plus importants du pays. On ne dénombre pas moins de 600 entreprises implantées dans le secteur automobile en Hongrie. Si la coopération entre les sociétés multinationales et les petites et moyennes entreprises hongroises porte ses fruits dans la plupart des cas, il peut toutefois arriver, selon la Chambre de Commerce Germano-Hongroise, que les trop petites structures ne disposent pas d'une capacité financière suffisante et manquent d'expérience internationale.

¹ Chiffres d'affaires (C.A. 2012 - en millions €) calculés selon le court EUR/HUF = 300,03 (source : Banque Centrale de Hongrie – MNB), en vigueur le 6 septembre 2013.

Localisation des principaux équipementiers



Source: www.hita.hu (Hungarian Investment and Trade Agency)

5. Principaux avantages compétitifs de la Hongrie

Multiplés sont les avantages compétitifs qu'offre la Hongrie pour un constructeur ou un équipementier automobile désirent s'y implanter.

Situé au carrefour de l'Europe occidentale et orientale, la Hongrie bénéficie d'une situation centrale stratégique et d'infrastructures considérables. Le pays est en effet traversé par 4 autoroutes transeuropéennes et est doté d'un réseau autoroutier de 1400 km. De plus, la plupart des pays situés dans les Balkans ne peuvent être atteints qu'en passant par la Hongrie. De par ces avantages, le pays des Magyars est devenu un important centre logistique et un hub considérable en Europe.

Membre de l'Union Européenne et de l'Espace Schengen depuis 2004, la Hongrie a adopté toutes les réglementations et standards européens en matière de sécurité et de qualité dans l'industrie automobile. En outre, la Hongrie constitue un environnement privilégié quant à la protection des données et au respect du droit des propriétés intellectuelles.

De plus, le pays dispose d'une main d'œuvre hautement qualifiée, créative et flexible à un prix compétitif. Les salaires y sont encore en moyenne 3 à 4 fois moins élevés qu'en Europe occidentale. En 2012, selon l'office national hongrois des statistiques (KSH), le salaire moyen brut/net dans l'industrie s'élevait à 951/612€² (275.381 HUF / 177.111 HUF) tandis que le coût total de la main d'œuvre hongroise dans l'industrie automobile atteignait 1363€ (394.618 HUF). Quant à la haute qualification et la créativité qui caractérisent cette main d'œuvre, elles peuvent principalement s'expliquer par d'une part, les partenariats établis étroitement entre de nombreuses entreprises automobiles et universités, d'autre part, par la création de nombreux centres de recherche et développement à la pointe de la technologie.

Enfin, il est important de préciser que 7 des 10 plus grands équipementiers automobiles³ sont implantés en Hongrie : Bosch (1), Denso (2), Continental (3), Magna (4), Johnson Controls (6), Faurecia (7), ZF Group (9), Lear (11), Delphi (12), Valeo (15).

6. Mesures gouvernementales incitant à la création d'emplois

Ci-dessous, vous trouverez les différents types de package de subsides octroyés par le gouvernement ainsi que leur montant respectif et les principales conditions pour y avoir droit.

6.1. Subsides basés sur une décision unilatérale du gouvernement

Cette aide publique est accordée pour un investissement d'un montant inférieur à 10 millions d'euros lorsqu'aucun fond européen ne peut être accordé ou pour un investissement d'un montant inférieur à 25 millions d'euros.

Type: cash, non-remboursable, financé post-investissement

Montant du subside: décidé cas par cas par le gouvernement

Conditions: création d'un minimum de 50 emplois (25 dans les régions privilégiées⁴)

Introduction de la demande: demande contenant les données principales propres à l'investissement adressée à HITA (Hungarian Investment and Trade Agency), offre officielle de subside du gouvernement hongrois dans un court délai.

Décideur: gouvernement hongrois

6.2. Subsides accordés par l'Union Européenne (montant inférieur à 25 millions €)

En tant que membre de l'Union Européenne, les entreprises hongroises peuvent bénéficier des fonds européens pour un certain nombre d'investissements et de projets comme l'acquisition d'actifs, le développement d'infrastructures, la construction ou rénovation de bâtiments, le développement de services ou encore la création d'emplois.

² Montants calculés selon le court EUR/HUF = 289,42 (source: Banque Centrale de Hongrie – MNB).

³ Source: Automotive News, *Top 100 global OEM parts suppliers*, 17 juin 2013

⁴ Régions situées au nord de la Hongrie, dans la Grande Plaine Hongroise ou en Transdanubie du Sud bénéficiant de conditions plus souples pour l'octroi de subsides en vue du développement de ces régions

Ce type de subside s'inscrit dans le cadre du *Nouveau Plan National Széchenyi* sous la forme d'aide publique remboursable ou non-remboursable dont les conditions d'octroi et le montant varient d'un projet à l'autre.

6.3. Déduction ou exonération fiscale

Type: déduction fiscale post-investissement

Montant du subside: exonération de 80% de l'impôt des sociétés pour une durée de 10 ans après l'installation. Le taux d'imposition des sociétés s'élève à 10% lorsque le chiffre d'affaires est inférieur à 500 millions de forints et 19% pour un chiffre d'affaires supérieur à ce montant.

Conditions: montant de l'investissement supérieur à 3 milliards de forints ou 10 millions d'euros, création d'un minimum de 150 emplois (montant supérieur à 1 milliard de forint et création de 75 emplois dans les régions privilégiées)

Introduction de la demande: en fonction du montant de l'investissement

Décideur: Ministère de l'Economie Nationale

6.4. Subsidés pour la formation du personnel

Type: cash, non-remboursable

Montant du subside: subside couvrant 25% à 90% des coûts de formation, montant maximal accordé d'1 million d'euros (300 millions de forints) pour la création de 50 à 500 emplois ou de 2 millions d'euros (600 millions de forints) pour la création d'un minimum de 500 emplois

Conditions: création d'un minimum de 50 emplois

Introduction de la demande: lettre d'intention adressée à HITA

Décideur: Ministère de l'Economie Nationale

6.5. Subsidés pour la création d'emplois

<i>Option 1</i>	<i>Option 2</i>
<p>Type: cash, non-remboursable</p> <p>Montant: 340 millions HUF (1,1 million €) par projet</p> <p>Conditions: décidé cas par cas par le gouvernement, conditions variables dans les régions privilégiées, création d'un minimum de 500 emplois</p> <p>Introduction de la demande: lettre d'intention adressée à HITA</p> <p>Décideur: Ministère de l'Economie Nationale</p>	<p>Type: cash, non-remboursable, seulement pour PME</p> <p>Montant: 1,2 à 2,2 millions HUF (4000-7300 €) par nouvel emploi créé</p> <p>Conditions: création de minimum 2 emplois</p> <p>Introduction de la demande: en février-mars chaque année auprès de l'office régional pour l'emploi</p> <p>Décideur: Ministère de l'Economie Nationale</p>

6.6. Autres formes de subsides

Type: subsides pour salaires, programme START, programme START EXTRA, programme START PLUS, subsides pour frais de déplacement et hébergement, divers services propres au marché du travail

Décideur: autorités locales compétentes en fonction de l'emplacement du projet/investissement

Pour des informations complémentaires:

Mme. Györgyi SOMFALVI-PETÉNYI

Head of Incentives Department, HITA

Tél: +36-1-872-6515

E-mail: investment@hita.hu

7. Centres de recherche et de développement

Depuis la fin des années 90, de nombreux centres de recherche et de développement à la pointe de la technologie ont vu le jour en Hongrie. Déjà implantés dans le pays, les équipementiers automobiles Bosch, Knorr-Bremse et ThyssenKrupp, en ont d'ailleurs profité pour y établir des centres R&D extrêmement sophistiqués collaborant étroitement avec des grandes écoles hongroises d'ingénieurs.

7.1. Bosch

En 2000, Bosch établit un nouveau centre de recherche à Budapest. Ce centre R&D se développa alors rapidement et emploie actuellement environ 600 ingénieurs. On y développe des postes de commandes électroniques, des systèmes ABS (système d'antiblocage des roues) et ESP (Electronic Stability Program) ou encore des logiciels. Depuis 2007, des détecteurs de recul y sont aussi développés. En 2008, la société commença le développement d'ordinateurs de bord et d'écrans multifonctions.

Suite à un important investissement de 6 milliards de forints (20 millions d'euros), des travaux en vue d'un nouveau centre de recherche et de développement débutèrent dans la capitale hongroise en octobre 2011. Environ 350 employés supplémentaires travailleront dans les départements marketing, administration (gestion administrative des deux filiales Robert Bosch Kft. et Bosch Rexroth Kft) et recherche et développement. La première phase du projet fut achevée en été 2013 tandis que la seconde phase est prévue pour l'année 2015. Au total, la société allemande aura investi pas moins de 30 milliards de forints (100 millions d'euros) dans ce nouveau centre de développement.

7.2. Knorr-Bremse

En 1995, la société Knorr-Bremse inaugura le premier centre de recherche et de développement d'une société multinationale en Hongrie. En plus de son activité principale de développement de produit, l'institut de recherche de Knorr-Bremse décida d'élargir ses domaines de compétences et d'expertise aux calculs d'ingénierie, aux tests de simulation ou aux analyses de systèmes. Les ingénieurs hongrois y développent aussi des systèmes pneumatiques et électroniques pour l'industrie automobile.

Les excellents résultats de ce centre de recherche et de développement sont certainement à attribuer à ses nombreux partenariats avec des universités et hautes écoles hongroises : L'Université polytechnique et économique de Budapest, l'Université de Szeged, l'Université de Miskolc and le Collège Kecskemét. Grâce à ces partenaires académiques, les relations entre Knorr-Bremse R&D Institute et les centres de recherche hongrois MTA-SZTAKI et KFKI se sont renforcées.

L'entreprise allemande y développe des systèmes électroniques de freinage, des suspensions, les systèmes EBS, ESP, EAC, ELC ainsi que des systèmes d'assistance au conducteur comme le cruise control (régulateur de vitesse) et l'avertisseur de franchissement involontaire de voie.

7.3. ThyssenKrupp

En 1997, ThyssenKrupp établit un institut de recherche et de développement au sein du campus de l'Université polytechnique et économique de Budapest avec laquelle l'entreprise collabore étroitement. Le centre emploie aujourd'hui plus de 200 ingénieurs, mathématiciens et physiciens pour notamment développer une nouvelle génération de direction assistée.

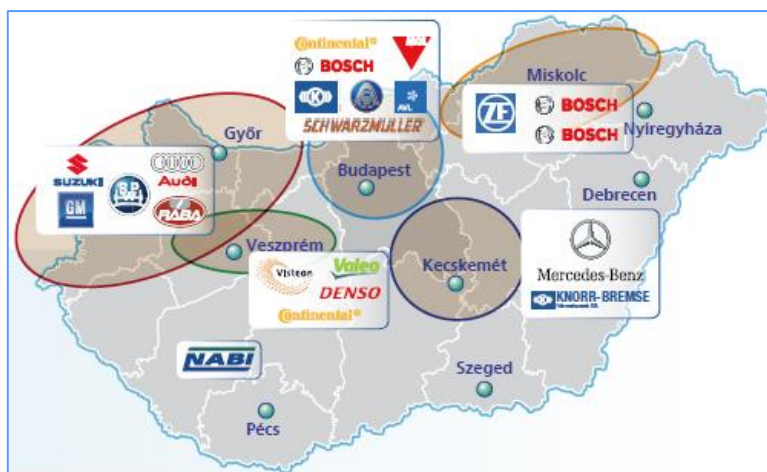
Ce centre de recherche développe aussi de complexes systèmes mécatroniques, des logiciels, des électromoteurs et différents types de capteurs.

8. Partenariats avec de nombreuses universités

Les grandes universités hongroises collaborent avec les principaux constructeurs et équipementiers automobiles implantés dans le pays. Ces partenariats permettent à ces entreprises d'engager de jeunes ingénieurs compétents, hautement qualifiés, maîtrisant les langues étrangères et habitués aux systèmes de management de l'information et d'assurance qualité.

Pour développer davantage ces partenariats, ces universités et hautes écoles ont créé des centres de connaissances comme le *Vehicle Industry Regional University Knowledge Centre* (JRET) à l'Université Istvan Széchenyi à Győr, l'*Advanced Vehicles and Vehicle Control Knowledge Centre* (EJTT) à l'Université polytechnique et économique de Budapest ainsi que le *Vehicle Industry Knowledge Centre* (JIT) au Collège Kecskemét. Ces centres de connaissances répondent ainsi aux besoins des entreprises hongroises de l'industrie automobile.

Grâce au soutien de nombreuses entreprises automobiles, ces centres ont pu se développer rapidement. Plus concrètement, l'Université de Győr se concentre particulièrement sur les moteurs à combustion interne ; l'Université de Pannonia à Veszprém se consacre au développement des carburants et lubrifiants ; l'Université polytechnique et



économique de Budapest se penche sur l'électronique et la mécatronique ; quant à l'Université de Miskolc, elle s'est spécialisée dans les systèmes de transmission tandis que le Collège Kecskemét se focalise sur les matériaux et l'assemblage des véhicules.

<i>Université</i>	<i>Spécialisation principale</i>	<i>Autres spécialisations</i>
Université polytechnique et économique de Budapest	- Technologie automobile - Electronique et software	- Logistique - Technologies de production
Collège Kecskemét	- Technologie des matériaux - Production	- Technologie automobile - Système de motricité/transmission
Université de Miskolc	- Système de motricité/transmission - Mécatronique	- Logistique - Matériaux
Université d'Óbuda	- Technologie automobile - Electronique	- Software
Université de Pannonia (Veszprém)	- Mécatronique - Carburants et lubrifiants	- Informatique
Université István Széchenyi (Győr)	- Technologie des moteurs - Fabrication et usinage	- Mécatronique

Domaines de coopération entre universités et entreprises partenaires :

Education

- Elaboration commune du programme d'études en fonction des demandes du secteur
- Formation continue
- Formation des enseignants
- Echange de personnel enseignant

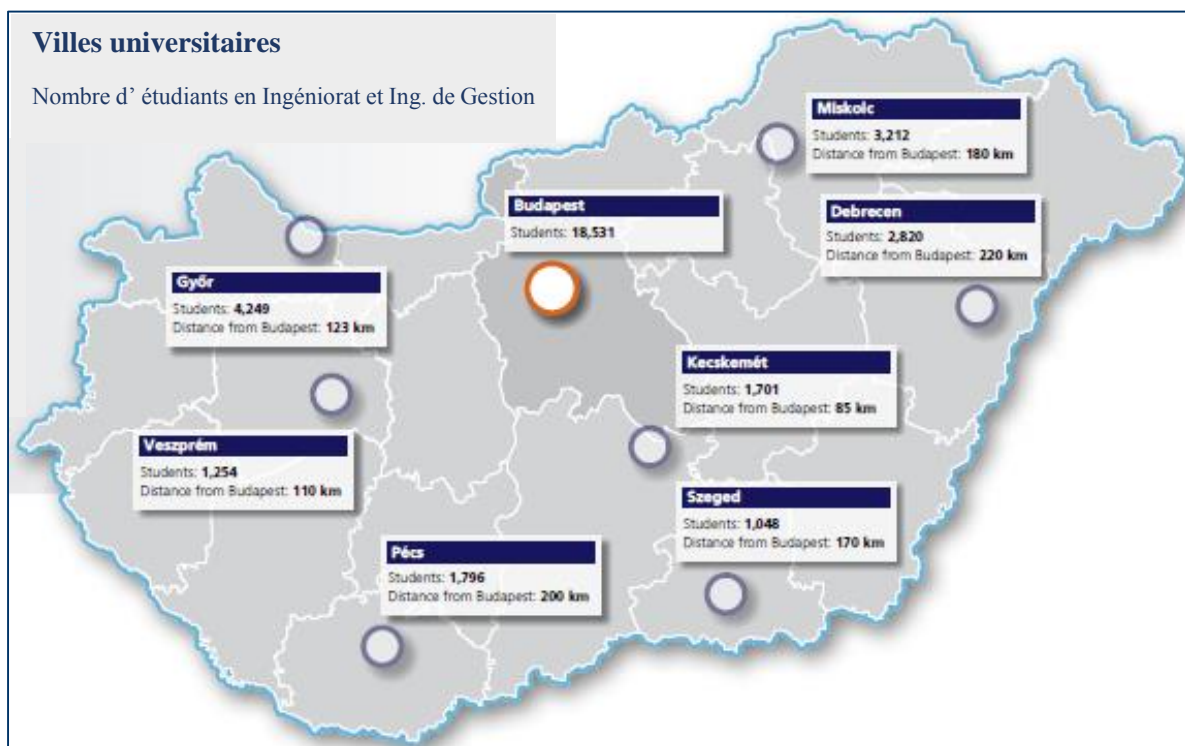
Infrastructure et finance

- Demande commune de subsides locaux ou européens
- Création conjointe de spin-off et start-up
- Utilisation commune de l'infrastructure pour l'éducation et la recherche
- Programmes et structures communs pour le support des activités de R&D et la culture des Petites et Moyennes Entreprises (PME)

Développement commun des compétences

- Elaboration d'une stratégie commune basée sur les perspectives de l'industrie automobile
- Processus d'accréditations conjoint
- Processus de coopération entre les universités pour les activités de R&D, la recherche fondamentale et la gestion des connaissances
- Création d'un campus virtuel pour la R&D
- Gestion commune des programmes de doctorat
- Collaboration marketing en vue de la promotion du métier d'ingénieur
- Forum de discussion pour les diverses organisations des entreprises automobiles
- Echange régulier d'expérience et partage de bons procédés

Enfin, certaines entreprises du secteur automobile proposent des formules de stage et de formation en alternance. Deux institutions, le Kecskemét Collège et l'Université Istvan Széchenyi (Győr) ont récemment lancé ce système de formation alternée, permettant aux étudiants d'appliquer leurs diverses connaissances théoriques dans un contexte industriel automobile. Après 10 semaines de cours, l'étudiant reçoit ainsi l'opportunité d'effectuer un stage de 5 semaines au sein d'une des entreprises partenaires. Il doit alors passer une session d'examens d'environ 4 semaines puis débute sa seconde période de stage en entreprise pour une durée de 6 semaines. Les vacances d'été sont donc raccourcies en raison de cette seconde période de stage. Les entreprises partenaires sont les suivantes : Mercedes-Benz et Knorr-Bremse collaborent ainsi avec le Kecskemét Collège tandis qu'Audi, BPW, LuK, Magna Steyr et Opel se sont associées à l'Université Istvan Széchenyi de Győr.



9. Associations professionnelles et clusters

9.1. Association de l'Industrie Automobile Hongroise (AHAI)

Fondé en 1998, AHAI représente les entreprises automobiles les plus importantes dans le pays. Parmi ses membres, elle compte les 4 grands constructeurs (*OEM*⁵) Audi Hungária Motor Kft., Magyar Suzuki Kft., Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. et Opel Szentgotthárd Autóipari Kft mais aussi 21 grands équipementiers⁶ (*Tier 1-2 suppliers*⁷) implantés en Hongrie comme Robert Bosch, Knorr-Bremse, Denso ou Delphi ainsi que 8 sociétés de services dont les activités sont fortement liées au secteur automobile.

L'objectif principal de cette organisation est d'améliorer et de promouvoir la coopération entre les principaux acteurs de l'industrie automobile en Hongrie. AHAI représente les intérêts des constructeurs et équipementiers automobiles implantés en Hongrie aussi bien à l'échelle nationale qu'internationale.

9.2. Association des Équipementiers Automobiles Hongrois (MAJOSZ)

Fondé en 1993 avec 22 membres, MAJOSZ est une organisation professionnelle comptant aujourd'hui plus de 300 membres, équipementiers automobiles hongrois. Sa mission consiste en la promotion et la représentation des intérêts professionnels, financiers et sociaux de ses membres. Son travail journalier est réparti en 3 tâches : la représentation des intérêts de ses membres, le développement de leur compétitivité ainsi que la publication d'informations. En outre, MAJOSZ organise de nombreuses conférences et forums de discussions.

9.3. Cluster de Développement Industriel de la Grande Plaine Hongroise (AIPA Cluster)

AIPA Cluster vit le jour suite à la décision de Mercedes-Benz de s'implanter à Kecskemét, ville située à 85 km au sud-est de Budapest dans la Grande Plaine Hongroise. L'arrivée de Mercedes-Benz constitua en effet une opportunité unique pour lancer un programme de développement de cette région moins développée. Mercedes a pu ainsi agir comme un catalyseur dans le développement de la ville et de la région.

⁵ Acronyme anglais pour **original equipment manufacturer** (fabricant d'équipement d'origine) utilisé dans l'industrie automobile et référant à une entreprise qui fabrique le produit fini destiné au consommateur final.

⁶ Membres Tier1 et Tier2: AGC Glass Hungary Kft., az ALCOA-KÖFÉM Kft., Allison Transmission Hungary Kft., BPW-Hungária Kft., Dana Hungary Kft., Delphi Connection Systems Hungary Kft., DENSO Manufacturing Hungary Kft., Flextronics International Kft., GEDIA Hungary Kft., IB Andresen Industri Magyarország Kft., Kirchhoff Hungaria Kft., Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft., LUK Savaria Kft., Magyar Suzuki Zrt., Nematik Győr Alumíniumöntöde Kft., NI Hungary Kft., Rába Járműipari Holding Nyrt., Robert Bosch Elektronika Kft., Schwarzmüller Járműgyártó és Kereskedelmi Kft., SMR Automotive Mirror Technology Hungary Bt., Visteon Hungary Kft., ZF Hungária Kft.

⁷ Tier1: Terme anglais désignant les fournisseurs directs des fabricants d'équipement d'origine (OEM).

Tier2: Terme anglais désignant les fournisseurs-clés des Tier1 qui ne fournissent jamais directement les OEM.

L'objectif principal d'AIPA est ainsi de coordonner ce programme de développement économique en coopérant notamment avec d'autres clusters locaux (Hírös Supplier's Cluster, 3P Cluster). Le rôle-clé de cette organisation consiste aussi au développement des petites et moyennes entreprises dans l'industrie automobile, l'industrie des machines et le secteur des services. En outre, AIPA a conclu un partenariat avec la ville de Kecskemét, le Collège Kecskemét, la Chambre de Commerce et d'Industrie du département de Bács-Kiskun et l'Association Nationale des Entrepreneurs et Employeurs.

9.4. Cluster de l'Industrie Automobile du Nord de la Hongrie (NOHAC)

NOHAC fut créé en 2006 pour unir les équipementiers automobiles du nord du pays et améliorer leur compétitivité, rentabilité et créativité. L'organisation compte actuellement une cinquantaine de membres actifs dans les secteurs de la métallurgie, le moulage plastique, l'ingénierie, la logistique ou les services.

La mission de NOHAC est de renforcer la coopération entre ses membres par l'échange d'informations et le soutien à l'innovation et aux investissements afin d'améliorer la compétitivité des petites et moyennes entreprises et d'attirer de nouveaux investisseurs du secteur automobile dans la région.

9.5. Cluster de l'Ingénierie Automobile Hongroise (HVEC)

Le cluster HVEC fut fondé en 2009 par 6 PME (Petites et Moyennes Entreprises) hongroises actives dans l'ingénierie automobile. HVEC s'occupe actuellement principalement de lancer des campagnes marketing dans des pays cibles, d'assurer le transfert de compétences et de gérer une base de données à disposition de ses membres. L'organisation HVEC soutient également les projets de collaboration, les nouvelles entreprises ainsi que les spin-off.

En outre, ce pôle de compétitivité attache une grande importance aux activités de recherche et de développement puisque HVEC travaille étroitement avec de nombreuses entreprises sur des projets de recherche et de développement pour automobiles, camions, bus, avions et bateaux. Cette organisation collabore aussi avec des universités, des centres de recherche et autres clusters.

10. Tendances et perspectives de l'industrie automobile en Europe

Il ressort de l'étude "European Automotive Survey 2013" menée par le cabinet d'audit Ernst & Young au sein de 300 sociétés de l'industrie automobile (85% équipementiers, 15% fabricants d'équipements d'origine) les tendances suivantes.

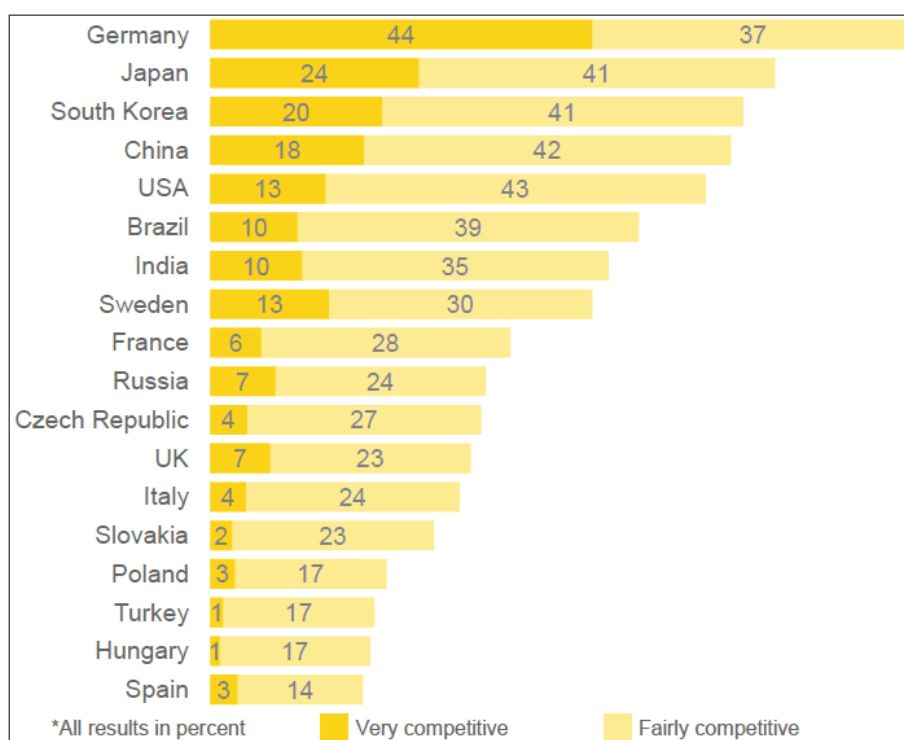
De manière générale, les managers travaillant dans ce secteur se disent satisfaits de la conjoncture actuelle. Les fabricants d'équipements d'origine (constructeurs) se disent toutefois plus satisfaits que les équipementiers puisque 56% des managers d'OEM (constructeurs) interrogés sont complètement satisfaits de la situation actuelle contre seulement 29% des managers travaillant pour un équipementier. En outre, les entreprises d'Europe de l'est semblent plus optimistes qu'en Occident.

Une partie significative des managers sondés prévoit une baisse des ventes dans les 12 mois à venir en Europe de l'Ouest. Seulement 15% s'attendent à une hausse. En Europe de l'est, les prévisions sont sensiblement différentes puisque plus de personnes interviewées anticipent une augmentation des ventes dans cette région (42% contre 19%).

Malgré la crise économique, un grand nombre d'entreprises ont l'intention d'augmenter leur capacité de production plutôt que de la réduire. De plus, 42% des sociétés sondées planifient des investissements en Europe de l'Est contre 30% en Occident. Il convient également de préciser que les entreprises implantées en Europe de l'Est sont plus optimistes qu'en Occident en matière de création d'emplois.

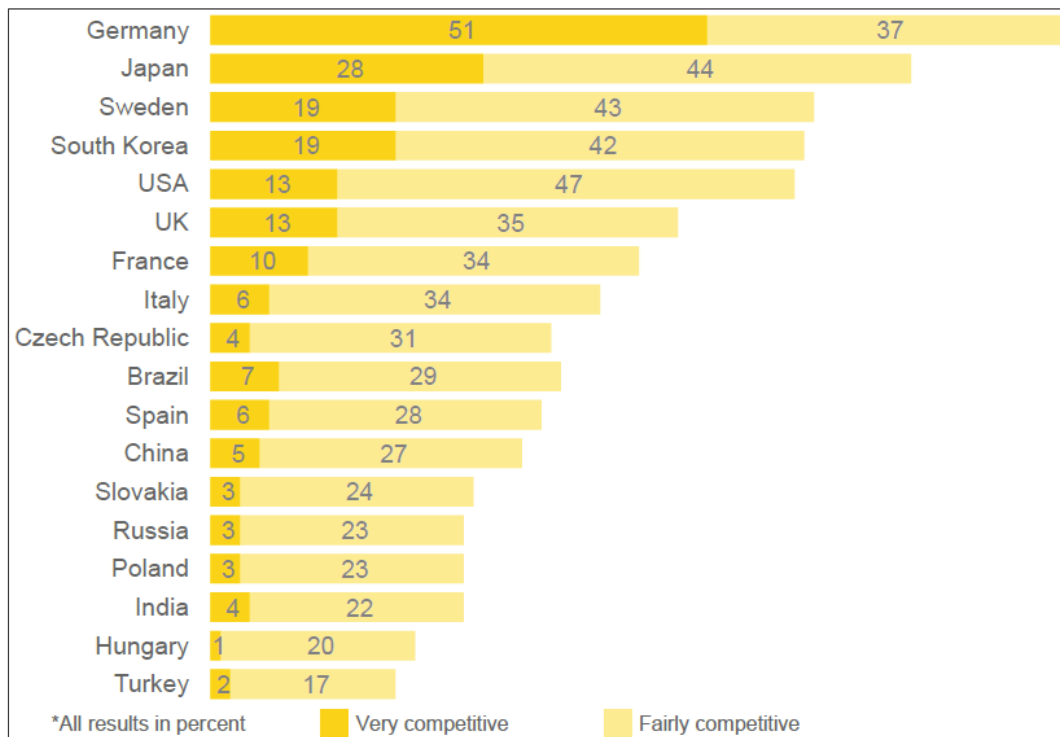
Les graphiques ci-dessous fournissent une comparaison de la compétitivité des principaux hubs automobiles dans le monde.

Compétitivité en matière d'innovation*



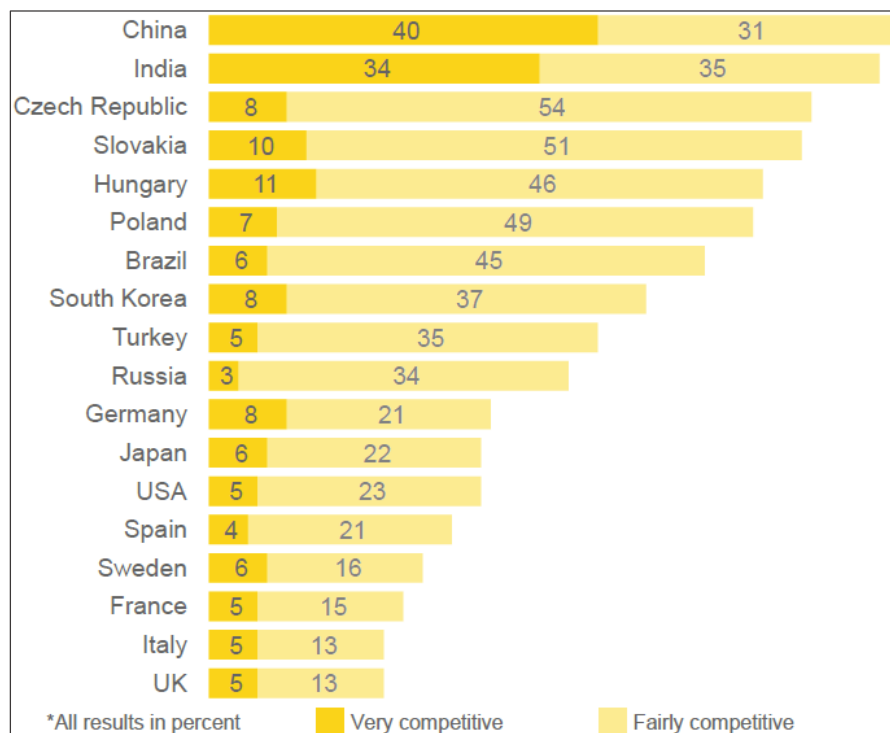
Source: Ernst & Young European Automotive Survey 2013

*Compétitivité en matière de qualité de produit**



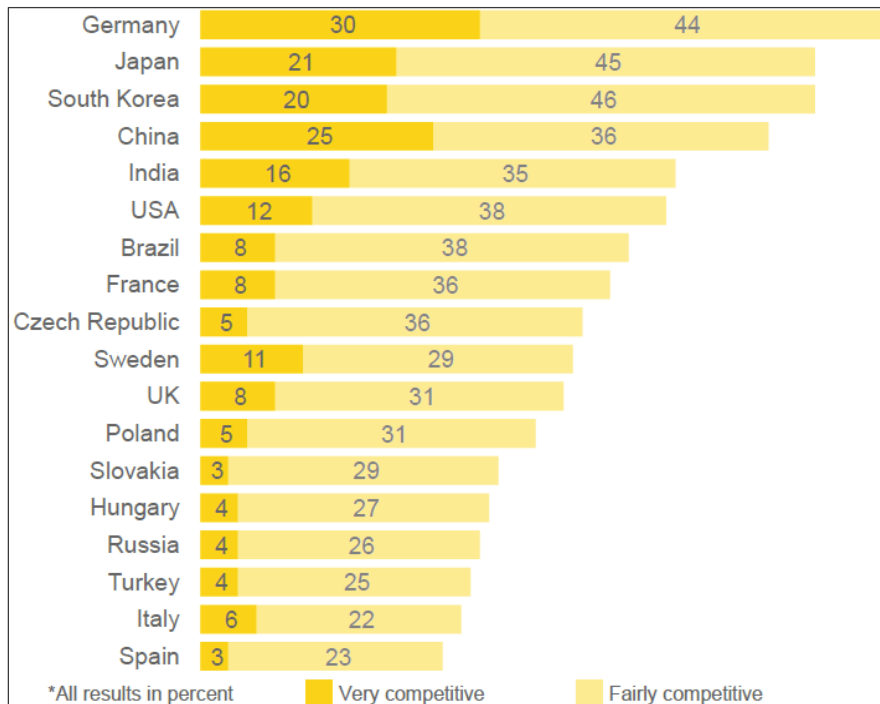
Source: Ernst & Young European Automotive Survey 2013

*Compétitivité en matière de coûts de production**



Source: Ernst & Young European Automotive Survey 2013

Compétitivité en matière de productivité*



Source: Ernst & Young European Automotive Survey 2013

Notons que la Hongrie figure sur les quatre graphiques. Toutefois, nous pouvons remarquer qu'il lui reste d'importants efforts à livrer en matière d'innovation, de productivité et de qualité si elle veut rattraper son retard sur des pays comme l'Allemagne, le Japon ou la Corée du Sud. Au niveau des coûts de production, la Hongrie reste cependant un des pays les plus compétitifs.

Références

Sources

AUTOMOTIVE NEWS, *Top 100 global OEM parts suppliers*, 17 juin 2013, 15 p.

ERNST & YOUNG, FUB P., *European Automotive Survey 2013*, Eschborn, 2013, 27 p.

HUNGARIAN INVESTMENT AND TRADE AGENCY (HITA), DOBOS E., *Automotive industry in Hungary*, Budapest, 2012, 36p.

Articles

AGUERA L., *Automobile: nouveau fournisseur hongrois pour BMW*, in Nouvelle Gazette, Esztergom, édition du 2 octobre 2013, p 3.

AGUERA L., *Automobile: Opel va embaucher 60 personnes*, in Nouvelle Gazette, Esztergom, édition du 24 octobre 2013, p 2.

ANONYME, *Audi hires 10,000th employee*, in Hungary around the clock, Budapest, édition du 19 septembre 2013, p 6.

ANONYME, *Audi starts A3 Cabriolet production*, in Hungary around the clock, Budapest, édition du 18 octobre 2013, p 6.

ANONYME, *Bosch to create 400 jobs in Miskolc*, in Hungary around the clock, Budapest, édition du 25 octobre 2013, p 6.

Articles et ressources internet

www.audi.com, *The production site Győr at a glance*, 2013, in http://www.audi.com/com/brand/en/company/production_plants/gyoer.html, consultée le 23/09/2013.

www.ccfa.fr, *Maruti Suzuki lancera une toute nouvelle voiture bicorps d'ici à 2 ans*, 21 octobre 2013, in <http://www.ccfa.fr/Maruti-Suzuki-lancera-une-toute,127322>, consultée le 25/10/2013.

www.daimler.com, *Mercedes-Benz Kecskemét Plant (Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.)*, 2013, in <https://www.daimler.com/dccom/0-5-1205662-1-1345159-1-0-0-0-0-0-9506-0-0-0-0-0-0-0.html>, consultée le 23/09/2013.

www.hbi.hu, *HBI Online Searching/Results*, 2013, in <http://hbi.hu/myHBI.php?Lang=en>, consultée le 15/10/2013.

www.media.opel.com, *Szentgotthard Plant. Facts and Figures*, 2013, in http://media.opel.com/content/media/intl/en/opel/company_opel/plants/szentgotthard.brand_opel.html, consultée le 23/09/2013.

www.news.autojournal.fr, *25 millions de moteurs Audi en Hongrie*, 8 novembre 2013, in <http://news.autojournal.fr/news/1477025/Usine-Production-Moteurs-Audi-Hongrie>, consultée le 14/10/2013.

www.news.autoplus.fr, *La production de l'Audi A3 Cabriolet débute en Hongrie*, 17 octobre 2013, in <http://news.autoplus.fr/news/1476324/Production-Usine-de-Gyor-Hongrie-Audi-A3-cabriolet>, consultée le 21/10/2013.

www.suzukifan.com, *Suzuki Hungary's plant is now produce just half of their full production volume. Here, SuzukiFan post about timeline and its future model*, 26 novembre 2012, in <http://suzukifan.com/2012/11/26/suzuki-hungarys-plant-is-now-produce-just-half-of-their-full-production-volume-heresuzukifan-post-about-timeline-and-its-future-model/>, consultée le 23/09/2013.