



## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Les dirigeants européens de l'industrie automobile s'unissent pour dire «non» à un Brexit sans accord

- Les principaux représentants de l'industrie automobile en Europe mettent en garde contre les conséquences catastrophiques d'un Brexit «sans accord».
- Un commerce sans entraves est essentiel au succès continu du secteur automobile européen qui est profondément intégré.
- L'application des tarifs de l'OMC sur les voitures et les camionnettes pourrait représenter une facture de 5,7 milliards d'euros pour l'industrie et les consommateurs de l'UE et du Royaume-Uni.
- Le secteur appelle à exclure une absence d'accord pour préserver l'avenir de l'automobile européenne.

Lundi 23 septembre 2019 Alors qu'il reste un peu plus d'un mois avant que le Royaume-Uni ne quitte l'UE, l'industrie automobile européenne a appelé aujourd'hui le Royaume-Uni et l'UE à unir leurs efforts pour éviter un Brexit «sans accord». Les organisations chefs de file représentant les constructeurs de véhicules et de pièces dans l'UE (ACEA et CLEPA), ainsi que 17 associations nationales, dont le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), l'Association de l'industrie automobile allemande (VDA) et la Société britannique des constructeurs et des négociants en automobiles (SMMT) ont uni leurs forces pour souligner l'impact d'un Brexit « sans accord » sur l'un des atouts économiques les plus précieux de l'Europe.

L'industrie automobile est l'une des plus grandes réussites de l'UE et contribue à la croissance et à la prospérité. Elle produit 16,5 millions de voitures par an et emploie 13,8 millions de personnes, soit un salarié sur 16 de la main-d'œuvre de l'UE1. Ceci s'explique par la nature profondément intégrée de l'industrie, qui a cherché à maximiser les avantages du marché unique et de l'union douanière au profit des entreprises de l'UE.

Les chefs de file de l'industrie européenne ont averti aujourd'hui que les conséquences d'un «non-accord» sur ce secteur vital seraient graves. Le départ du Royaume-Uni de l'UE sans un accord déclencherait un changement radical des conditions commerciales, des milliards de dollars de droits de douane risquant d'affecter le choix des consommateurs et le caractère abordable des prix des véhicules des deux côtés de la Manche. La fin du commerce sans entraves pourrait perturber considérablement le modèle opérationnel juste-à-temps du secteur, avec le coût d'une minute d'arrêt de production pour le seul Royaume-Uni s'élevant à 54 700 € (50 000 £) 2. Dans le même temps, les tarifs OMC sur les voitures et les fourgonnettes pourrait ajouter 5,7 milliards d'euros (5 milliards d'euros) à la facture collective du commerce automobile entre l'UE et le Royaume-Uni<sup>3</sup>, augmentant les prix pour les clients si les fabricants ne peuvent pas absorber le coût supplémentaire. Les constructeurs automobiles estiment qu'il faut éviter de telles perturbations et de tels coûts, et que tout devrait être mis en œuvre pour assurer un retrait ordonné du Royaume-Uni de l'UE.

**Christian Peugeot, président du CCFA**, a déclaré: «Le Brexit n'est pas seulement un problème britannique, tous les acteurs européens sont cernés, et même au-delà. Que ce soit en tant qu'exportateurs sur le marché britannique ou en tant que producteurs locaux, et nous sommes les deux, nous serons inévitablement affectés. »

**Bernhard Mattes, président du VDA**, a déclaré: «Nous regrettons le Brexit. Le Royaume-Uni est un acteur pleinement intégré dans la chaîne de valeur de l'industrie automobile allemande. Plus de 100 sites de production, ainsi que des centres de recherche et développement situés au Royaume-Uni, prouvent notre engagement envers le marché britannique, premier marché de l'Union européenne. Pour l'industrie automobile allemande, il faut donc tout faire pour maintenir la libre circulation des biens et des services, la liberté du capital et la libre circulation des travailleurs entre le Royaume-Uni et l'UE. Dans le même temps, nous reconnaissons que le marché intérieur et la cohésion de l'UE<sup>27</sup> sont une priorité et une condition préalable.

«Les industries automobile de l'UE et du Royaume-Uni ont besoin d'un commerce sans friction et subiraient des dommages considérables en raison de taxes et de charges administratives supplémentaires sur les pièces et véhicules automobiles. Par conséquent, le Royaume-Uni et l'Union européenne devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter un Brexit sans accord. »

**Mike Hawes, directeur général du SMMT**, a déclaré: «Le secteur automobile européen est profondément intégré et les avantages du commerce libre et sans frictions ont aidé notre secteur à devenir l'un des atouts les plus précieux de l'Europe, apportant des milliards pour les économies et soutenant des millions de moyens de subsistance dans l'UE. Un Brexit « sans accord » aurait un impact immédiat et dévastateur sur le secteur, sapant la compétitivité et causant des dommages irréversibles et graves. Les négociateurs britanniques et européens ont la responsabilité de travailler ensemble pour convenir d'un accord, sinon ils risquent de détruire ce pilier vital de nos économies. »

**Erik Jonnaert, secrétaire général de l'ACEA**, a déclaré: «Un commerce sans entraves est crucial pour le succès continu de l'industrie automobile européenne profondément intégrée, qui exploite quelque 230 usines de montage et de production dans toute l'UE. Le Brexit aura un impact négatif important sur le secteur automobile et un «non-accord» exacerberait considérablement ces conséquences, en provoquant des perturbations

massives dans un secteur aussi vital pour l'économie européenne. Même le besoin répété de planifier et de mettre en œuvre des mesures d'urgence pour faire face à un Brexit désordonné perturbe grandement nos membres. L'industrie automobile européenne appelle donc toutes les parties à exclure le plus tôt possible un scénario de non-accord. ”

**Sigrid de Vries, secrétaire générale du CLEPA**, a déclaré: «L'industrie automobile européenne exploite des chaînes d'approvisionnement mondiales hautement intégrées. Un seul véhicule comprend environ 30 000 pièces, dont beaucoup traversent plusieurs fois les frontières. Un commerce sans friction et sans tarifs, ainsi qu'une certitude réglementaire, est essentiel. Le Brexit a un effet négatif sur tous ces aspects. Le Brexit, en particulier un Brexit sans accord, va sérieusement nuire à l'industrie du fournisseur en Europe et au Royaume-Uni et doit être évité. ”

L'automobile européenne est très intégrée, avec des chaînes d'approvisionnement couvrant plusieurs pays. Un Brexit sans accord aurait pour conséquence immédiate que le Royaume-Uni ne soit plus partie aux accords commerciaux de l'UE et aux accords préférentiels conclus avec une trentaine de pays, dont la Turquie, l'Afrique du Sud, le Canada, le Japon et la Corée du Sud, et le contenu des fournisseurs britanniques ne contribuerait plus Contenu originaire de l'UE aux fins des règles d'origine. Cela pourrait éventuellement rendre plus difficile l'accès des fabricants européens aux conditions préférentielles des accords commerciaux convenus avec l'UE. En outre, un Brexit sans accord rendrait immédiatement le marché de l'UE plus petit et potentiellement moins attrayant pour les partenaires commerciaux internationaux.

En cette période de concurrence mondiale intense et de transformation technologique, les constructeurs automobiles européens et britanniques ont besoin d'un résultat du Brexit qui maintienne un commerce libre et sans friction et leur permette de continuer à investir, produire et vendre de manière compétitive et qui encourage la collaboration technologique transfrontalière. Cela stimulera l'innovation future, au bénéfice des consommateurs, des sociétés et des économies de toute l'Europe. Avec autant de choses en jeu, il est dans l'intérêt de toutes les parties d'éviter un Brexit sans accord et d'assurer un retrait ordonné du Royaume-Uni de l'UE.

**Mario Armero, Vice-président exécutif d'ANFAC**, a déclaré: «L'Espagne est principalement un exportateur net de véhicules vers l'Union européenne. L'industrie automobile espagnole vend les deux tiers de sa production hors de nos frontières. Le Royaume-Uni est l'un des principaux marchés pour ces ventes et, depuis le vote du Brexit, les exportations ont chuté de manière exponentielle. L'établissement de droits de douane et de barrières commerciales nous inquiète et nuit à la compétitivité de nos usines et au développement de nos chaînes d'approvisionnement hautement intégrées. Un Brexit « sans accord » aggravera encore ce commerce et nuira à l'ensemble de la chaîne de production, en Espagne et en Europe. ”

**Gianmarco Giorda, directeur d'ANFIA**, a déclaré: «Le Royaume-Uni est le troisième marché de destination pour les pièces et composants pour véhicules automobiles et le quatrième pour les voitures. Il est donc pertinent pour le secteur italien, en particulier pour les fournisseurs de composants qui représentent un interlocuteur important pour les fabricants locaux. L'introduction de nouveaux tarifs douaniers, la réintroduction de procédures anciennes et donc de prix plus élevés ne pourrait avoir qu'un effet dévastateur sur l'industrie automobile, tant pour les constructeurs italiens que britanniques. ”

**Mattias Bergman, Directeur général de BIL Suède**, a déclaré: «La Suède et notre industrie automobile croient fermement au libre-échange, où un marché sans entraves est essentiel pour que l'industrie automobile continue à contribuer à la société et à la croissance économique en Europe. Le Brexit est en soi négatif pour l'industrie et un «non-accord» ajoutera un risque important et aura un impact négatif important non seulement sur l'industrie, mais sur l'Europe dans son ensemble. »

**Claude Cham, président de la FIEV**, a déclaré: «À un moment où l'économie mondiale ralentit avec la diminution des volumes de notre industrie; et où notre éco-système entier est concentré sur le défi majeur de la nouvelle mobilité, le Brexit «sans accord» apporterait des charges considérables sans valeur, ni pour les États, ni pour les citoyens, ni pour les industries. Le bon sens dit que la compétitivité mondiale est directement liée à la taille d'un marché pour lequel le Royaume-Uni dans l'UE revêt une importance primordiale. Cela est encore plus important pour le Royaume-Uni lui-même, qui serait de facto relégué sur l'un des plus grands marchés du monde. Le Brexit «sans accord» affectera également directement la capacité de l'Europe à répondre à ses propres défis environnementaux et à son leadership mondial sur le sujet en affaiblissant son marché domestique irrigué par son fort marché intérieur.

**Fredrik Sidahl, directeur général de FKG**, a déclaré: «L'UE, avec le fondement de la paix, est devenue au fil des ans une véritable région de l'industrie automobile. Pour la Suède en tant que partie de l'UE et extrêmement dépendante de l'exportation, l'UE est le principal marché. Le Royaume-Uni est l'un de nos principaux marchés individuels pour les véhicules et les composants de l'Union européenne. Nous devons, dans la mesure du possible, éviter un scénario difficile tant pour la Suède que pour l'Europe. L'automobile et le flux de pièces et de programmes de recherche sont liés, et un divorce entre le Royaume-Uni et l'UE changera radicalement la situation. »

**Luc Chatel, président de la PFA**, a déclaré: « Le Brexit aura un immense impact sur l'ensemble de la filière automobile, sur les constructeurs aussi bien que sur les équipementiers. Il y aura un impact direct sur les tarifs douaniers, sur les procédures douanières, sur la logistique, sur les décisions de localisation industrielle. Mais il y aura aussi un impact indirect, comme sur les autres secteurs économiques, du fait d'un probable ralentissement de la croissance européenne. »

**Alfred Franke, président de la SDCM**, a déclaré: «Un Brexit" sans accord ", des symptômes troublants d'un ralentissement de l'économie mondiale, des tensions commerciales mondiales entre les États-Unis et la Chine, ainsi que les défis auxquels notre secteur est confronté pourraient conduire à un sérieux ralentissement de l'industrie automobile européenne - une des industries les plus importantes de l'UE. Par conséquent, tout doit être mis en œuvre pour que la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne soit précédée d'un accord approprié qui nous protégera d'une éventuelle catastrophe. »

## Les 23 associations signataires incluent:

- **ACAROM** – Romanian Association of Automobile Builders <https://acarom.ro>
- **ACEA** – European Automobile Manufacturers Association [www.acea.be](http://www.acea.be)
- **AFIA** – Portuguese Manufacturers Association for the Automotive Industry [www.afia.pt](http://www.afia.pt)
- **AIA** – Czech Automotive Industry Association [www.autosap.cz](http://www.autosap.cz)
- **ANFAC** – Spanish Association of Car and Truck Manufacturers [www.anfac.com](http://www.anfac.com)
- **ANFIA** – Italian Association of the Automobile Industry [www.anfia.it](http://www.anfia.it)
- **AUTIG** – Danish Automotive Trade & Industry Federation [www.autig.dk](http://www.autig.dk)
- **BIL SWEDEN** – Swedish Association of Automobile Manufacturers and Importers [www.bilsweden.se](http://www.bilsweden.se)
- **CCFA** – Committee of French Automobile Manufacturers [www.ccfa.fr](http://www.ccfa.fr)
- **CLEPA** – European Association of Automotive Suppliers [www.clepa.eu](http://www.clepa.eu)
- **FEBIAC** – Belgian Federation of Automobile and Motorcycle Industries [www.febiac.be](http://www.febiac.be)
- **FIEV** – French Federation of Vehicle Equipment Industries [www.fiev.fr](http://www.fiev.fr)
- **FKG** – Scandinavian Automotive Supplier Association <https://fkg.se>
- **FFOE** – Austrian Association of the Automotive Industry [www.fahrzeugindustrie.at](http://www.fahrzeugindustrie.at)
- **ILEA** – Luxembourg Automotive Suppliers Association <https://www.ilea.lu/>
- **OSD** – Turkish Automotive Manufacturers Association [www.osd.tr](http://www.osd.tr)
- **PFA** – French Association of the Automotive Industry [www.pfa-auto.fr/](http://www.pfa-auto.fr/)
- **SDCM** – Polish Association of Automotive Parts Distributors and Producers [www.sdcm.pl](http://www.sdcm.pl)
- **RAI** – Dutch Association for Mobility Industry <https://raivereniging.nl>
- **SMMT** – Society of Motor Manufacturers and Traders [www.smmt.co.uk](http://www.smmt.co.uk)
- **SERNAUTO** – Spanish Association of Automotive Suppliers <http://www.sernauto.es>
- **TAYSAD** – Automotive Suppliers Association of Turkey [www.taysad.org.tr](http://www.taysad.org.tr)
- **VDA** – German Association of the Automotive Industry [www.vda.de](http://www.vda.de)

## Notes

1. Les employés de l'industrie automobile représentent 6,1% du total des emplois dans l'UE. Source: [www.acea.be/statistics/tag/category/key-figures](http://www.acea.be/statistics/tag/category/key-figures)

2. Les retards dans l'arrivée des composants coûteraient une valeur brute de 70 millions de livres sterling par jour sur une semaine de travail de cinq jours. Cela équivaut à 50 000 £ la minute. Source: [www.smmmt.co.uk/wp-content/uploads/sites/2/2019-UK-AUTOMOTIVE-TRADE-REPORT.pdf](http://www.smmmt.co.uk/wp-content/uploads/sites/2/2019-UK-AUTOMOTIVE-TRADE-REPORT.pdf)

1. Droits de douane - Exportations britanniques vers l'UE27 aux conditions de l'OMC:

Passenger cars	Light commercial vehicles/pick ups	Commercial vehicles	Buses	Engines (in vehicles)	Parts
10	10	22	16	2.7	2 - 5

1. Source: <https://madb.europa.eu/madb/euTariffs.htm>

2. Temporary Tariffs – UK imports

Passenger cars	Light commercial vehicles/pick ups	Commercial vehicles	Buses	Engines	Parts
10	10	22	16	0	0

2. Source: <https://www.gov.uk/government/news/temporary-tariff-regime-for-no-deal-brex-it-published>