

Le quatre-pages du pôle filière automobile

N°8 - JANVIER 2017

EDITO

Qu'observe-t-on dans la filière ? (1/2)

Malgré le rebond du marché et de la production automobile depuis 2014, une tendance se dégage en France : l'emploi poursuit sa baisse, que les entreprises manquent de charge ou qu'elles redémarrent.

L'EMPLOI RECULE TOUJOURS, QUE LES ENTREPRISES MANQUENT DE CHARGE OU QU'ELLES REDÉMARRENT. Une partie des entreprises sont boudées par leurs clients. Elles n'ont pas obtenu le renouvellement d'un contrat important par exemple. Pour celles-là, la situation est difficile, voire compromise. Cela concerne des entreprises restées très dépendantes des constructeurs français, mais aussi des entreprises positionnées sur des produits considérés comme des « commodités », à faible valeur ajoutée, ou encore sur des process très capitalistiques (nécessitant un lourd effort d'investissements que l'entreprise n'a plus les moyens de financer). Pour ces entreprises, la diversification des clients, sur d'autres produits et dans certains cas hors du secteur automobile, devient urgente.

Pour d'autres, plus nombreuses, le rebond se traduit par un regain de charge. Mais, la frilosité des directions en matière d'embauches induit un recours à la flexibilité, souvent abusif en intérim et heures supplémentaires. On observe ainsi des situations

perturbantes et coûteuses qui parfois fragilisent et retardent l'entreprise !

LES ENTREPRISES SE TRANSFORMENT, MAIS LE CARCAN IDÉOLOGIQUE RESTE LE MÊME. Les entreprises de la filière expliquent leur grande prudence par la perspective d'un effectif cible réduit à moyen terme en France :

- d'une part, la délocalisation d'activités dans des pays à faibles coûts de main-d'œuvre se poursuit. Les constructeurs sollicitent leurs fournisseurs pour reconstruire des filières en Europe de l'Est, en Afrique du Nord ou au Moyen-Orient. Ainsi, en Afrique du Nord PSA vise un taux d'intégration de 80 à 90 % et Renault de 65 % (Renault maintiendrait les moteurs et transmissions en Espagne). Il s'agit de nouvelles bases d'approvisionnement potentielles pour l'Europe, et autant de menaces au maintien de certaines activités dans les pays du nord de la Méditerranée ;
- d'autre part, l'automatisation des process va s'intensifier sur les sites ouest-européens, grâce aux nouveaux moyens >>> *suite p.4*

SOMMAIRE

- Edito : Qu'observe-t-on dans la filière ?
- Immatriculations : l'année 2016 prolonge nettement la reprise des marchés automobiles
- Production : Les perspectives de croissance européennes sont revues à la hausse

Immatriculations : chiffres 2016

L'année 2016 prolonge nettement la reprise des marchés automobiles

L'année 2016 confirme la reprise du marché européen entamée depuis deux ans.

AU PLAN MONDIAL, LA CROISSANCE DES IMMATRICULATIONS EST PLUS SOUTENUE QU'EN 2015.

Les immatriculations progressent de 4,6% en 2016 (contre un peu plus de 1% l'année précédente). L'Europe (+7%) et la Chine (+14%) sont les locomotives de cette reprise qui tarde à se manifester dans d'autres régions, en particulier en Russie (-11%) et au Brésil (-20%).

EN EUROPE, LES VENTES PROGRESSENT SUR LA PLUPART DES MARCHÉS,

malgré un ralentissement au Royaume-Uni (+2%), après plusieurs années de forte croissance. Les ventes repartent nettement dans le sud de l'Europe : l'Espagne et l'Italie bénéficient d'une croissance à deux chiffres encouragée par des dispositifs gouvernementaux. La croissance est également au rendez-vous en Europe de l'Est (+16%),

où la Pologne et la Roumanie sont à près de 20%. Enfin, la bonne tenue des marchés allemand et français, dont la croissance avoisine 5%, peut être soulignée.

LES IMMATRICULATIONS PROGRESSENT DANS TOUTES LES FAMILLES DE VÉHICULES.

La reprise profite aux véhicules particuliers, en hausse de 6,8%, mais également aux utilitaires légers et aux véhicules industriels, qui totalisent plus de 14% (sur 11 mois) de croissance... Ce mouvement est bénéfique pour l'industrie automobile française, plus fortement spécialisée sur ces segments.

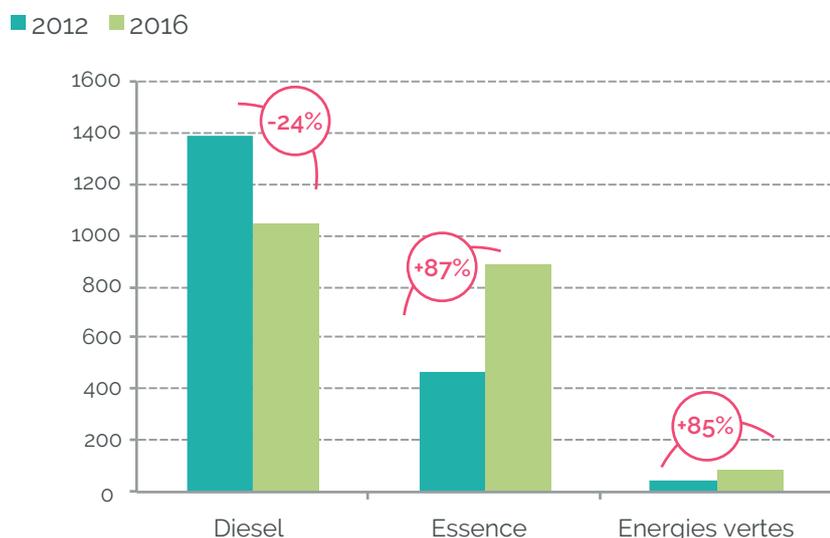
TOUS LES CONSTRUCTEURS PROFITENT DE CETTE CROISSANCE... MAIS CERTAINS MOINS QUE D'AUTRES !

Parmi les « exclus » de la reprise figurent notamment VAG, dont le leadership s'effrite avec près

de 1 point de part de marché perdu, mais aussi PSA qui stabilise tout juste ses ventes. *A contrario*, Renault est à +12% sur la période (+13% sur la marque au losange).

En France, en 2016, la transformation du marché par type d'énergie se poursuit. Les immatriculations diesel continuent de baisser en 2016 (-4%), au profit des motorisations essence. En outre, les immatriculations de véhicules hybrides non rechargeables reculent de 11,2%. Ce n'est pas le cas des immatriculations de véhicules électriques, qui ont fortement progressé (+26 %, atteignant 22 milliers de véhicules).

2012 vs 2016 : IMMATRICULATIONS EN FRANCE PAR TYPE DE MOTORISATION (EN MILLIERS DE VÉHICULES, SOURCE : CCFA)



ÉVOLUTION 2015-2016 DES IMMATRICULATIONS MONDIALES (Mv, SOURCE : RENAULT)

	2015	2016
Europe	16	17,2
Asie-Pacifique	35,3	38,6
<i>Dont Chine</i>	23,9	27,2
Amérique du Nord	19,4	19,5
Amérique latine et centrale	5,7	5,5
Afrique, Moyen-Orient, Inde	8	7,9
Eurasie (dont Russie)	2,9	2,7
Total	87,3	91,3

Production : perspectives

Les perspectives de croissance européennes sont revues à la hausse

IHS revoit ses prévisions 2018 à la hausse pour tenir compte de la reprise confirmée des ventes.

PERSPECTIVES REVUES À LA HAUSSE. Pour tenir compte de la forte croissance des marchés, le cabinet IHS a revu à la hausse les prévisions de production en Europe à l'horizon 2018. Seule exception, la Russie, et ses pays limitrophes, resterait en crise. Sa perspective de reprise est donc reportée... voire décredibilisée.

L'EUROPE CENTRALE OCCUPE UNE PLACE CROISSANTE DANS LA PRODUCTION EUROPÉENNE. Les perspectives pour l'industrie automobile européenne restent orientées à la hausse. La croissance s'établirait à 1% par an jusqu'en 2018 en Europe occidentale, puis s'effriterait légèrement les années suivantes; en Europe centrale, la production gagnerait près de 2% par an jusqu'en 2018, puis plus de 3%. Ainsi, l'Europe centrale représenterait, en fin de période, plus d'un quart de la production de l'Union européenne, contre 21% estimé en 2016,

soit 1,1 million de véhicules supplémentaires. C'est l'équivalent de cinq usines. Pologne, Slovaquie, Roumanie, Hongrie et République tchèque bénéficieraient de cette croissance future.

LES PERSPECTIVES DE LA PRODUCTION FRANÇAISE S'AMÉLIORENT ÉGALEMENT... AVEC NÉANMOINS DES CRAINTES. En France, les prévisions ont été revues à la hausse chez PSA, Renault et Toyota en fin de période. Sur le site Daimler/Smart, la croissance est retardée (le modèle fabriqué ne rencontrant pas le succès escompté).

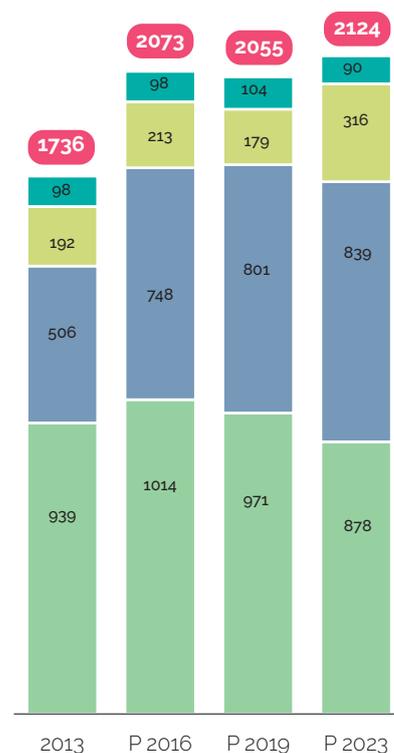
Globalement, IHS revoit les volumes des sites français PSA nettement à la hausse de 2016 à 2018, puis plus faiblement ensuite.

Chez Renault en France, les prévisions d'IHS laissent apparaître un

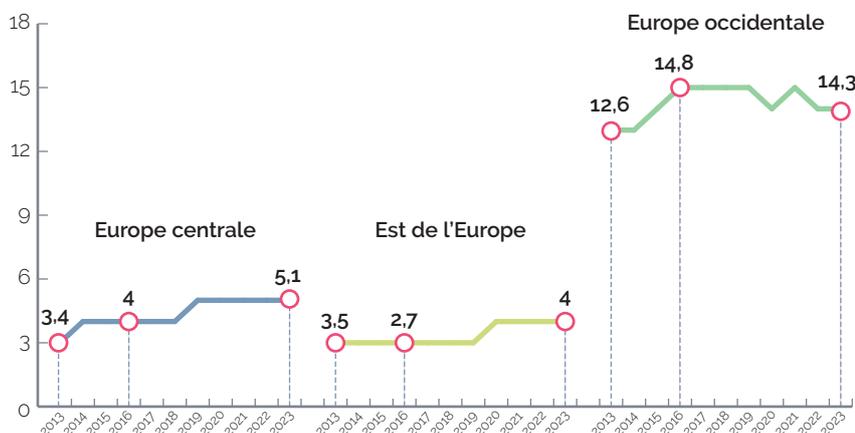
regain d'activité : la production passerait à plus de 800 kv dès 2017, et s'y maintiendrait peu ou prou ensuite. Rappelons que ces tendances profitent de la spécialisation dans les utilitaires légers de certains sites et surtout de partenariats avec Mercedes et Nissan pour des productions en France.

PERSPECTIVES DE PRODUCTION EN FRANCE (EN kv, IHS)

PSA Renault/Nissan
Toyota Daimler



PERSPECTIVES DE PRODUCTION DANS LES DIFFÉRENTES ZONES EUROPÉENNES (EN Mv, IHS)



suite p.1 >>> permettant de robotiser des opérations qui ne pouvaient pas l'être et de connecter des machines ou des systèmes d'information d'entreprises différentes.

Dans les deux cas, il s'agit de trouver les moyens de réduire les coûts de main-d'œuvre. La deuxième voie autorise le maintien d'activités dans un pays à « haut coût de main-d'œuvre » comme la France, mais avec un contenu en emplois bien plus faible. Cette orientation repose sur l'idée que, pour garder des emplois, il faut savoir en supprimer au travers de la productivité ! Dans un tel scénario, maintenir les emplois de l'industrie française nécessite que des activités soient relocalisées en France¹, ou que les fournisseurs des nouveaux process et produits de l'industrie du futur (ingénierie et la production des robots et composants associés) déploient leurs activités et leurs emplois en France.

LA FLEXIBILITÉ AU CŒUR DE LA NÉGOCIATION « COMPÉTITIVITÉ ».

Dans ce contexte, les partenaires sociaux sont souvent contraints

d'adopter des stratégies défensives. Nombre des entreprises que nous suivons ont signé, ou s'appêtent à négocier, un accord dit de compétitivité. Ne pouvant toucher aux rémunérations brutes ou aux taux horaires, les directions recherchent surtout à accroître le temps travaillé au sein du temps contractuel : suppression de RTT, plages d'ouverture élargies, etc. Nombre de ces accords font toutefois l'impasse sur une vision partagée de la situation et ne prévoient ni contreparties (en emploi stables, investissements, affectation de production, etc.), ni durée limitée de l'accord.

DES OFFENSIVES APPARAISSENT SUR LES QUESTIONS DE QUALITÉ DE VIE AU TRAVAIL.

Devenu un des thèmes de négociation depuis la loi Rebsamen, la qualité de vie au travail est un chantier dont certaines équipes syndicales se saisissent, et qui émergent en particulier chez les constructeurs (PSA, Renault, Toyota). Il y a beaucoup à faire... pour contre-carrer les effets des cadences plus élevées, des demandes de flexibilité plus fortes, de l'engagement plus intense des opérateurs ou des ingé-

nieurs, en production et en développement.

Quelques initiatives en matière d'appui à la reconversion existent également. Ce que nous observons à travers le développement de nos appuis « CV de site », des démarches paritaires visant à mener conjointement un travail d'identification et de valorisation des compétences collectives d'un site, mais aussi de repérage des activités nouvelles adaptées aux atouts d'un site.

La reconquête industrielle promue à travers le plan gouvernemental « Industrie du Futur » et la reconnaissance de la place centrale de l'homme dans la performance ne pourraient-ils pas constituer un nouveau levier ?

C'est le thème que nous aborderons dans le prochain Quatre-Pages Auto de Syndex.

¹ Si nous observons bien des retours de l'Asie vers l'Europe, pour l'heure nous n'observons pas de mouvement vers la France.

LE PÔLE FILIÈRE AUTOMOBILE SYNDEX

Une vingtaine de consultants, à Paris et dans toutes les régions, spécialisés et engagés au service des représentants des salariés et de leurs organisations

ALSACE-LORRAINE

> c.iung@syndex.fr

AUVERGNE-LIMOUSIN

> l.gonzales@syndex.fr

BFC

> m.jeannenez@syndex.fr

BRETAGNE

> p.motte@syndex.fr

LANGUEDOC-ROUSSILLON

> n.chantagrel@syndex.fr

NORD

> f.dequidt@syndex.fr

NORMANDIE

> jf.delplanque

PARIS

> f.bricnet@syndex.fr

> ag.lefeuvre@syndex.fr

> e.palliet@syndex.fr

> f.bergua@syndex.fr

> s.bernard@syndex.fr

> n.weinstein@syndex.fr

PAYS-DE-LOIRE

> m.sonzogni@syndex.fr

> f.bezier@syndex.fr

> o.gazel@syndex.fr

> s.bouchet@syndex.fr

RHÔNE-ALPES

> m.sapina@syndex.fr

> jp.neollier@syndex.fr

MIDI-PYRÉNÉES

> h.souteyrand@syndex.fr

ESPAGNE

> j.serrano@syndex.es

POLOGNE

> darteyre@syndex.pl

ROUMANIE

> s.stanescu@syndex.ro

LE QUATRE-PAGES DU PÔLE FILIÈRE AUTOMOBILE

Syndex, 22, rue Pajol - 75876 Paris Cedex 18 / www.syndex.fr

Directeur de publication : Jean-François Poupard / Coordination : Service communication/documentation

Crédits : William Beaucardet / GNO / Picturetanktank

Ont contribué à ce numéro : Anne-Gaëlle Lefeuvre, Michel Sonzogni / Contact : Michel Sonzogni (02 41 68 97 81)