

Qu'est-ce qui sera déterminant en 2020 ?

EDITO

Alors que la fin de cycle se confirme, les déterminants de l'année 2020 sont déjà connus. Réservoir mondial de croissance, le marché chinois atteint sa maturité et le gouvernement consolide sa filière. En Europe, l'entrée en vigueur des nouvelles normes d'émissions de CO₂ et la perspective d'amendes colossales devraient contraindre les constructeurs à s'adapter. En France, la loi d'orientation sur les mobilités tente de donner un nouveau cadre aux transports en les inscrivant dans la transition écologique. Ces différents ingrédients s'ajoutent en France à une trajectoire de déclin pour l'industrie automobile. Plus que l'électrification, les réactions défensives des groupes automobiles pour protéger leurs marges accentuent les fragilités de la filière française. 2020 s'annonce d'ores et déjà comme une année difficile.

Quelles perspectives se dessinent pour la France ? Après un premier semestre 2019 stable, la fin d'année s'annonce plus creuse qu'à l'habitude et nos préoccupations portent plutôt sur la dynamique de la production à moyen terme. Plusieurs constructeurs annoncent des baisses de régimes. Leurs plans, qui reposent sur des suppressions d'équipes, des baisses de cadence ou encore du chômage partiel, s'étendent sur plusieurs années et concernent des milliers d'emplois, y compris chez les fournisseurs, déjà fragilisés. Le placement en redressement judiciaire de deux sites Jingjiang (FVM dans la Meuse et SAM dans l'Aveyron) en janvier, et les PSE annoncés par Hutchinson à Tours en septembre et par Autoliv Isodelta à Poitiers en no-

vembre sont autant de manifestations de ces difficultés.

Aux baisses de marché conjoncturelles et structurelles s'ajoutent les effets du développement de capacités en périphérie de l'Europe (comme à Kénitra au Maroc) et d'approvisionnements hors d'Europe (Chine, Inde). La transition vers l'électrique à marche forcée (enjeux de pénalités en Europe, voir p. 2) vont conduire certains constructeurs, pour préserver leurs marges, à de nouveaux choix de localisation dont pourrait souffrir les effectifs de la filière en France.

Ces ingrédients renforcent la fragilité déjà grande de la filière automobile française. Face à la pression des investisseurs financiers, de nom-

SOMMAIRE

- Qu'est-ce qui sera déterminant pour 2020 ?
- L'équation magique qui fait bouger les constructeurs
- Loi mobilités : de multiples mesures, pour quels impacts ?

L'équation magique qui fait bouger les constructeurs

Les 95 grammes de CO₂ émis par kilomètre donnent des sueurs froides aux constructeurs. Peu échapperont aux amendes dès 2021. L'arme de l'Union européenne pour se faire entendre ? Une équation magique qui pousse les groupes automobiles à s'adapter.

Les constructeurs planchent depuis des années sur la baisse de consommation de carburant, et pour cela sur un allègement du poids des véhicules. Pourtant, ils peinent à proposer des modèles trop « révolutionnaires » dans ce seul objectif, et de nombreux groupes sont aujourd'hui loin de respecter l'objectif de 95 g de CO₂ par km fixé pour 2021. Deux évolutions récentes viennent de plus contrecarrer les résultats obtenus. D'une part, les SUV rencontrent un large succès, sur lequel tous tentent de surfer. Or ces véhicules sont plus lourds. D'autre part, le désaveu du diesel, que les scandales ont largement contribué à accélérer, favorise les véhicules à essence, plus émetteurs de CO₂. De fait, après 6 années de baisse, les émissions européennes sont reparties à la hausse en 2017 et 2018.

SANCTIONS. À quelques semaines de l'entrée en vigueur des nouveaux seuils d'émission (95 grammes de CO₂ par km pour les VP et 147g/km pour les VUL), les constructeurs s'inquiètent. En effet, l'Union a prévu des sanctions financières pour ceux qui ne les respecteraient pas, et l'addition pourrait être salée, puisque l'excédent d'émissions sera facturé 95 € par gramme supplémentaire et par véhicule immatriculé... Les pénalités représenteraient plusieurs centaines de millions d'euros chaque année pour un généraliste tel que PSA-Opel.

UN SEUIL PAR CONSTRUCTEUR. Le seuil fixé à chaque constructeur n'est pas de 95 grammes mais dépend du poids moyen des véhicules

vendus par un constructeur comparé à la moyenne européenne, estimée à 1 433 kg en 2021. Chaque tranche de 100 kg en plus ou en moins par rapport à cette moyenne relève ou abaisse de 3,33 grammes le seuil d'émissions autorisées pour le constructeur, avec un plafond à 110 g/km (voir encadré). Par ailleurs, le système accorde un bonus significatif aux véhicules électrifiés qui émettent moins de 50 g/km : non seulement leur taux d'émission est bas (0 pour un pur électrique, Zoé ou Tesla), mais en plus leurs immatriculations compteront double en 2020. Cette mesure « x2 » n'est que transitoire (x1,67 en 2021 et x 1,33 en 2022), mais elle pousse à booster les ventes très marginales (3% en 2019) de ces véhicules à énergie alternative. Les constructeurs, touchés au portefeuille, ont désormais un intérêt direct à les promouvoir (à partir de janvier 2020 !).

ADAPTATIONS. La formule conditionne le comportement des constructeurs qui cherchent à minimiser les pénalités. Le calcul atténue certes les effets d'un positionnement premium des constructeurs, sans quoi tous les acteurs du haut de gamme, en particulier allemands, sombreraient sous les amendes. À titre d'exemple, le seuil s'établit à 102,4 grammes pour BMW et à 97,7 grammes pour VAG, contre 93 grammes pour PSA et 94,8 grammes pour Renault, les deux Français ayant des gammes plus « légères ». Mais, pour réduire encore la note, les constructeurs doivent utiliser d'autres leviers. C'est

L'ÉQUATION MAGIQUE

$$\begin{array}{l}
 95 \longrightarrow \text{Seuil théorique} \\
 + \\
 3,33 \text{ grammes par tranche de } 100 \text{ kg} \\
 0,033 \\
 \times (\text{masse du véhicule} - 1433) \\
 \text{Moyenne européenne}^{(1)} \\
 = \text{émissions autorisées}
 \end{array}$$

Si $(\text{masse du véhicule} - 1433) > 0$, alors le seuil augmente (cas BMW).

Si $(\text{masse du véhicule} - 1433) < 0$, alors le seuil diminue (cas PSA).

(1) 1 433 kg = masse moyenne des voitures particulières neuves en Europe des trois années civiles précédentes.

pourquoi ils déclinent leurs gammes dans les différentes motorisations. Par ailleurs, le dispositif accepte les recompositions opportunistes, comme celle envisagée par Fiat-Chrysler, qui en se rapprochant de Tesla (en lui versant 600 M€ par an jusqu'en 2021) diminuera le montant de ses pénalités.

D'autres subtilités de la directive adoucissent la marche à franchir pour les groupes automobiles, telles que l'exclusion en 2020 des 5% de véhicules les plus lourds d'un constructeur, et les constructeurs trouveront des solutions pour encore amoindrir le coût. Toutefois, ces dispositions les font bouger : il n'y a pas de secret, les incitations doivent être financières plus que morales !

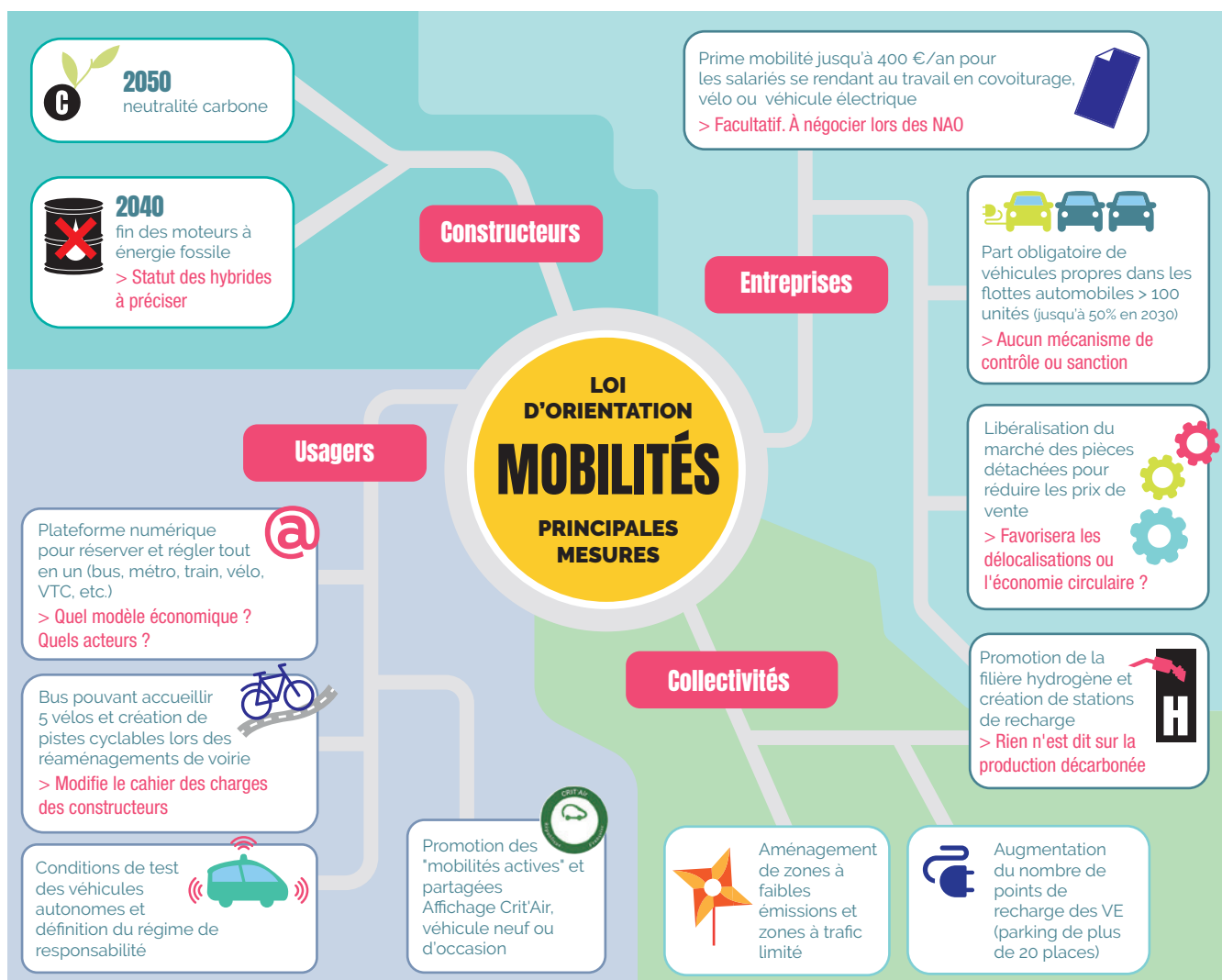
Loi mobilités : de multiples mesures, pour quels impacts ?

La loi d'orientations des mobilités (LOM) tente de moderniser le cadre des transports en France. Ces impacts pour l'industrie automobile sont encore difficiles à cerner, mais des limites sont déjà décelables.

Il est difficile d'anticiper les conséquences de la LOM, d'autant que le financement de certaines mesures est renvoyé à la loi de finances. À court terme, la prime mobilité destinée aux salarié·e·s et le renouvellement des parcs de véhicules y compris publics auraient des retombées concrètes. La question du transport de marchandises moins polluant quant à elle serait laissée aux autorités régionales organisant la mobilité.

Cette loi ne s'empare pas des enjeux industriels, pourtant nombreux pour la filière automobile. Si l'hydrogène est abordé, la question d'une filière batterie et de tout ce qui touche aux structures de recharge (notamment l'équipement des parkings et copropriétés) est laissée à l'initiative des entreprises. Mais peut-être est-ce un vœu pieux que d'attendre aujourd'hui une politique industrielle nationale.

L'arrêt des véhicules à énergie fossile en 2040 et la neutralité carbone en 2050 sont probablement à prendre en compte dès aujourd'hui, tant les conséquences peuvent être fortes pour la filière. Mais l'objectif de -37,5% d'émissions polluantes fixé par l'Europe pour 2030 et les amendes applicables dès 2021 (voir ci-contre) semblent être leurs préoccupations à plus court terme.



Le quatre-pages du pôle filière automobile

breuses entreprises ne sortiront pas indemnes des restructurations massives engagées à tous les niveaux.

En attendant, les premiers chiffres 2019 dressent un panorama ambigu de l'automobile. Comparées aux neuf premiers mois 2018, les ventes mondiales se replient (-6%), avec des baisses marquées en Chine (-10%) et en Inde (-15%), traditionnels moteurs de la croissance. En recul modéré (-1%), les immatriculations européennes sont principalement soutenues par les pays de l'Est, toujours en croissance, et par l'Allemagne grâce aux mesures prises par le gouverne-

ment (+3%). Au Royaume-Uni et en Italie, la diminution est plus forte tandis que la France est stable.

Au-delà de la baisse – prévisible dans un contexte de fin de cycle –, d'autres informations qui la nuancent sont à retenir pour 2019. Tout d'abord, pour l'Europe, la comparaison 2018/2019 est faussée par l'excellent premier semestre 2018, dopé par les immatriculations constructeurs en anticipation du passage au nouveau plafond d'émissions de NOx. Par ailleurs, en Europe comme dans d'autres régions du monde, la composition des ventes se traduit par une augmentation de

leur valeur, tirée par les utilitaires légers en Europe ou aux États-Unis et par les gros véhicules au Japon. Enfin, l'évolution la plus significative est sans aucun doute le doublement au niveau mondial des ventes de véhicules électriques. La Chine, qui représente la moitié des ventes mondiales, multiplie par plus de 2 ses immatriculations dans l'électrique et établit sa stratégie sur ce terrain.

L'électrification commence à transformer le paysage automobile... sur un marché toujours dominé par la croissance des ventes de SUV. Y a-t-il une limite à la schizophrénie ?

LA CHINE, MARCHÉ MATURE ET DÉSORMAIS PÔLE DE DÉVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE

La Chine retient l'attention, car elle représente environ 30% du marché mondial et a connu une croissance particulièrement soutenue pendant 10 ans. Elle fait toutefois face aujourd'hui à différents phénomènes en partie conjoncturels : les tensions commerciales avec les États-Unis, des incitations gouvernementales partiellement répercutées sur les prix de vente, des possibilités d'emprunts plus limitées et des effets de déstockage liés au lancement de la norme « China State 6 ». Si l'on en croit le cabinet de prévision IHS, ces effets commenceront à s'estomper fin 2019, et l'année 2020 serait stable avant un rebond modéré. La croissance annuelle de la Chine devrait désormais avoisiner 3%, et non plus être à deux chiffres comme par le passé. La Chine devient un marché mature !

Par ailleurs, le gouvernement chinois ne souhaite plus soutenir la croissance coûte que coûte. Sa préoccupation première est d'encourager une consolidation du secteur. Les entreprises nationales seront probablement les grandes gagnantes de ce mouvement. En effet, parmi les 200 constructeurs présents sur son immense territoire, beaucoup sont de petite taille et fragiles économiquement. En parallèle, l'État met l'accent sur le véhicule électrique pour prendre le leadership mondial en volume et technologique. Désormais, les seules augmentations de capacités autorisées sont celles portant sur la production de véhicules électriques. À titre d'exemple, FAW, Dongfeng et Changan vont coopérer au travers d'un centre de R&D commun, axé sur les véhicules connectés/autonomes et électriques. Peut-on imaginer que des projets de R&D communs puissent être aussi menés au niveau européen ?

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

AQUITAINE

> p.richard@syndex.fr

AUVERGNE-LIMOUSIN

> l.gonzales@syndex.fr

BFC

> m.jeannenez@syndex.fr

BRETAGNE

> p.motte@syndex.fr

GRAND-EST

> c.iung@syndex.fr

NORD

> po.schmidt@syndex.fr

NORMANDIE

> jf.delplanque@syndex.fr

OCCITANIE MÉDITERRANÉE

> n.chantagrel@syndex.fr

OCCITANIE PYRÉNÉES

> h.souteyrand@syndex.fr

ILE-DE-FRANCE

> 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

> s.bouchet@syndex.fr

RHÔNE-ALPES

> m.sapina@syndex.fr

> jp.neollier@syndex.fr

ESPAGNE

> j.serrano@syndex.es

POLOGNE

> darteyre@syndex.pl

ROUMANIE

> s.guga@syndex.ro

ROYAUME-UNI

> s.portet@syndex.org.uk

RETROUVEZ TOUTES NOS PUBLICATIONS SUR LA FILIÈRE AUTOMOBILE SUR SYNDEX.FR

LE QUATRE-PAGES DU PÔLE FILIÈRE AUTOMOBILE

Syndex, 22, rue Pajol - CS 30011 - 75876 Paris Cedex 18 / www.syndex.fr

Directeur de publication : Olivier Laviolette / Coordination : Service communication/documentation

Crédits photos : Unsplash

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