

Crise du Covid-19 : l'industrie automobile est-elle capable de se remettre en cause ?

EDITO

La crise sanitaire que nous traversons est partie de Wuhan, bastion d'une industrie automobile chinoise qui s'est développée en quelques années à un rythme effréné et où sont fortement présents les constructeurs et équipementiers français. Sans insister sur le caractère inédit de cet événement, rappelons qu'il intervient à un moment où le repli des marchés comme de la production était attendu, notamment en Europe, avec déjà des craintes de crise dans le secteur. À l'heure où l'industrie automobile redémarre progressivement, la crise du Covid-19 peut jouer comme un accélérateur des difficultés tout comme être un catalyseur de changements. Avec une question de fond : l'industrie automobile sera-t-elle capable de changer ?

Cette crise est évidemment une source de fragilisation et, conjuguée au tournant déjà pris par le secteur, elle laissera des traces au-delà de 2020. Mais elle ouvre aussi la porte à de réels changements : moins de déplacements, relocalisation des sources d'approvisionnement, nouvelles pratiques partenariales, gestion émancipée vis-à-vis des critères financiers, etc. Évidemment, cela signifie renoncer aux stratégies actuelles, centrées sur les volumes et la baisse des coûts : les directions et les actionnaires sont-ils mûrs pour piloter autrement ?

D'ici à l'automne, nous resterons attentifs aux évolutions en cours, avec un risque accru de défaillances financières durant l'été et de plans de restructurations à la rentrée de septembre. Et nous continuerons de vous accompagner et de prendre en compte vos témoignages.

SOMMAIRE

- Edito
- Reprise : difficultés et opportunités
- Reprise de l'activité en France : que se passe-t-il en sur le terrain ?

CONDITIONS DE LA REPRISE

Quel sera le rythme de la reprise en France dans les prochains mois ?

Un scénario de reprise en V, effaçant dès 2021 les effets de la crise actuelle, semble peu probable. Le rebond sera progressif et probablement peu musclé. Il est encore difficile d'avoir des prévisions fiables, d'autant que l'équation est à deux inconnues : quelle capacité de reprise de la production (l'offre) et quel rebond du côté des marchés (la demande) ?

PRODUCTION. La reprise de la production ne sera que progressive, en raison des incertitudes du marché et des stocks actuels dans les concessions (400 kV en France). Elle dépendra également des multiples perturbations dans l'approvisionnement des pièces, empruntant des circuits internationaux qui ne font qu'accroître les difficultés de maîtrise de cette chaîne logistique. Les taux d'utilisation des capacités doivent aussi composer avec les consignes sanitaires et les mesures de protection des salariés qui doivent être discutées avec les partenaires sociaux.

MARCHÉS. Les ventes de véhicules neufs souffriront de la perte de pouvoir d'achat d'une partie des particuliers, mais aussi des reports d'investissements des entreprises comme des loueurs. En France sur les 4 premiers mois, les immatriculations ont été divisées par 2 par rapport à 2019, et elles ont été quasi-nulles en avril. Tous les acteurs de la filière appellent le gouvernement à adopter un plan de relance de la consommation parallèlement aux mesures de soutien aux entreprises. Si celui-ci privilégie les véhicules électrifiés, il pourrait aussi apporter une aide ponctuelle sur les véhicules thermiques (les mêmes options sont à l'étude dans les autres pays européens). Le marché de l'occasion reculerait aussi, mais nettement moins, ce qui renforcera la polarisation du marché entre un marché de l'occasion à forte composante diesel et un marché du neuf plus électrifié en milieu urbain, où les véhicules diesel et âgés subissent des restrictions de circulation.

DURÉE ET PROFONDEUR DE LA CRISE

Après la crise sanitaire, la crise économique

Dans la période de gel de l'activité et des ventes, les entreprises ont consommé beaucoup de cash, mais elles ont été aidées par l'État. Notre veille sur la filière nous amène à craindre désormais la phase de relance, durant laquelle des petits groupes déjà fragilisés pourraient courir un risque plus grand de faillite. Risque-t-on de voir, comme en 2009, de nombreuses fermetures, mais aussi des reprises par des acteurs plus ou moins sérieux... éventuellement par des investisseurs étrangers disposant de liquidités et d'une stratégie mondiale ? Cette situation ouvre la porte à une restructuration de la filière, que les constructeurs et les principaux équipementiers arbitreront encore une fois en fonction de leurs propres critères stratégiques. Rappelons que PSA et Renault ont pu bénéficier de soutiens publics lorsqu'ils ont été en difficul-

té. D'autres entreprises pourraient démontrer la même capacité de résilience. Quelle transparence dans les choix de soutien ou non, notamment vis-à-vis des salariés et leurs représentants ? Quel accompagnement proposé pour chercher des solutions de rebond vers d'autres secteurs, organiser les diversifications et transitions, et ne pas perdre les compétences collectives de ces entreprises ?



REPR
& Diffic
& Opp

PRÉVISIONS RÉVISÉES D'AVRIL

► Dans ses prévisions de fin avril 2020, IHS table sur un volume mondial de ventes et de production de moins de 70 MV, en baisse de 19 MV par rapport aux prévisions de janvier. En Europe, la production reculerait de 5 MV (16 MV contre 21 MV en 2019 et 22 MV en 2018). Pour la France, l'ACEA évoquait mi-avril une baisse de la production de 270 kV (-20%), le CCFA communiquait fin avril sur une prévision de chute de 800 kV (-30%).

CHANGEMENT DE PILOTAGE

Vers une émancipation face aux indicateurs financiers et boursiers ?

Les investisseurs financiers boudaient déjà le secteur automobile, malgré les importants dividendes versés en 2019 et les annonces de plans d'économies renforcés (Ford ou Renault). La chute des cours de bourse, amorcée depuis 2018, s'accélère début 2020, ce qui pourrait favoriser des concentrations inamicales chez les équipementiers.

Les entreprises parviendront-elles à échapper au diktat financier et boursier, dans ce contexte totalement inédit ? Elles en ont potentiellement les moyens : les résultats engrangés ces dernières années ont permis de consolider les capitaux



propres. Peu endettées, elles peuvent emprunter, et les États (notamment français) sont prêts à les soutenir. L'absence de versement de dividendes en 2020 serait un signe d'indépendance vis-à-vis de la communauté financière, et/ou de sa prise de responsabilité en prévision de la crise économique qui se profile. Nombre de groupes ont annoncé qu'ils les réduiraient mais sans totalement les supprimer.

RISE
cultés
opportunités

CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

Une opportunité de nouvelles régulations dans la filière ?

Même si certaines entreprises ont continué de travailler pour répondre aux commandes de clients à l'étranger, la responsabilité des constructeurs français est majeure dans cette phase de redémarrage : préciser les périodes et les cadences de reprise ; se coordonner entre les différents niveaux de la filière pour réamorcer une chaîne de flux synchrones... et ne pas brandir la menace de sanctions au premier incident de livraison. Selon les premiers échos que nous avons, s'ils jouent visiblement le jeu dans le paiement des fournisseurs, les constructeurs se préoccupent surtout de suivre leur exposition au risque, plus que de contribuer à le limiter, renvoyant aux pouvoirs publics la prise en

charge d'avances de trésorerie pour les sous-traitants (500 M€ selon une première estimation).

La crise offre une occasion particulière de repenser la régulation du secteur, en mobilisant les pouvoirs publics et les organisations syndicales. Mettre en place des démarches partenariales (qui ont contribué à structurer les filières japonaises ou allemandes) est une des conditions à la relocalisation des activités, que beaucoup appelaient déjà de leurs vœux avant la crise du Covid-19. Ces perspectives rejoignent des déclarations faites au Comité stratégique de filière, mais il faudra être vigilant sur le passage de la parole aux actes. D'autant que le patronat insiste déjà pour conditionner une relocalisation à la diminution du coût du travail, plutôt que d'aborder la compétitivité sous l'angle de l'industrie du futur et de la formation à de nouvelles compétences.

LA CHINE, SOURCE DE LA PANDÉMIE, OFFRE UN POINT DE REPÈRE SUR LE RYTHME DE REPRISE

► *L'industrie automobile chinoise s'est remise en marche mi-février. Si la plupart des usines ont rouvert en mars, la reprise n'a été que progressive, freinée par la disponibilité des travailleurs (qui doivent avoir un code vert sur leur appli mobile), la livraison des fournisseurs et la faiblesse de la demande globale. Les volumes de production et de vente ont cependant retrouvé dès avril leur niveau mensuel de 2019 (2% en plus). Le gouvernement pousse à la reprise et reste confiant dans un rebond de son marché, en raison du faible taux de motorisation des ménages chinois.*

Reprise de l'activité en France : que se passe-t-il sur le terrain ?

Où en est la reprise sur le territoire ? Vous nous avez fait part de vos observations.



Les usines des équipementiers et d'organes mécaniques ont été les premières à être relancées. Ensuite, les sites assemblant des véhicules électrifiés ont pu redémarrer : Toyota à Onnaing (Yaris 3, principalement hybride) a repris le 23 avril, Volkswagen à Zwickau (future ID3, 100% électrique) a redémarré la même semaine, et l'usine de Flins (Zoé) quelques jours plus tard. Très faibles la première semaine, les volumes ont ensuite augmenté rapidement. Les sites de VUL (fourgons et gros fourgons), dotés d'un carnet de commandes bien rempli, ont pour la plupart repris dans la deuxième quin-

zaine d'avril. Le redémarrage de la production des véhicules thermiques est intervenu après. Chez PSA, le retour de l'activité envisagé initialement début avril a été repoussé à mi-mai pour les activités de bruts, mécanique et VUL. La reprise des autres unités terminales en France est retardée (Espagne, Slovaquie et Maroc redémarrent mi-mai). Une manière d'écouler les stocks chez les distributeurs et concessionnaires et d'attendre une reprise du marché.

Dans les centres R&D, après une période de télétravail pour certains, le chômage partiel se généralise de-

puis la mi-avril. Début mai, de nombreux centres de R&D constructeurs et équipementiers sont totalement à l'arrêt. Les entreprises limitent les sorties de cash tant que l'activité n'a pas repris. Cela se traduit chez certains par de nouvelles priorisations de projets, voire de possibles abandons de projets, avec des incidences chez les constructeurs, mais aussi chez les fournisseurs.

Face à ces reports de reprise et aux cadences incertaines, vous êtes nombreux, notamment chez les sous-traitants, à nous faire part de vos inquiétudes pour la santé des salariés et pour la santé économique et financière de l'entreprise. Le retour au travail n'est pas moins anxiogène que le confinement, en particulier pour les représentants des salariés, très sollicités par la mise en place des mesures de protection, les négociations sur les rémunérations ou le temps de travail, et par l'annonce de plans d'économies....

LE PÔLE FILIÈRE AUTOMOBILE SYNDEX

Une vingtaine de consultants en France et en Europe, 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](https://www.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 : Adobe Stock, Unsplash

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