

Covid-19...

une crise sanitaire
aux impacts
économiques inédits

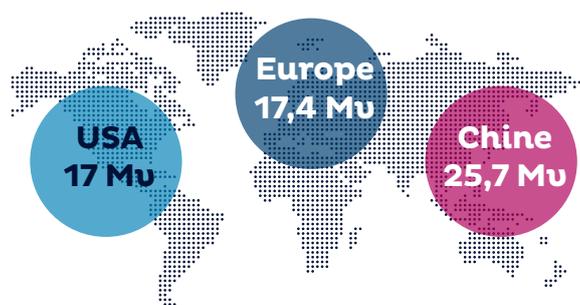
**Focus sur le secteur
automobile**

Impacts et prévisions sur les marchés

La Chine, point de départ de l'épidémie, est le premier marché impacté

La Chine, premier marché automobile mondial

Mu : millions de véhicules vendus (VP + VUL)



- La Chine a enregistré une chute drastique de ses ventes au 1^{er} trimestre : -2,6 Mu par rapport au 1^{er} trimestre 2019, soit 10 % de ses ventes 2019.
- En mars, les usines ont repris progressivement leur production et les concessions ont rouvert. Les ventes d'avril ont été équivalentes à celles de l'année précédente (1,9 Mu) : **ce rebond est compatible avec une baisse de 10 % du marché chinois sur l'année 2020.**

Chine (VP+VUL)

EVOL T1 2020/2019
-58,8 %
Avril 2020 :
+0,9 % us 2019

PLAN DE SOUTIEN

Certaines prévisions font état d'un second semestre en croissance et une année 2020 entre -5 % (CAAM) et -15 % (IHS*). Elles reposent sur des mesures de soutien massives suite au Covid-19 (prolongement des incitations fiscales pour les véhicules électriques arrêtés début 2020, assouplissement des restrictions aux immatriculations, subventions...).

EUROPE

EVOL T1 2020/2019
-26,5%

- En Europe, les confinements ont provoqué un effondrement des ventes véhicules particuliers au premier trimestre et un point bas en avril (205 000 voitures vendues en Europe contre une moyenne mensuelle de 1,2 M).

FRANCE

EVOL T1 2020/2019
-30,7%

ESPAGNE

EVOL T1 2020/2019
-26,6%

ITALIE

EVOL T1 2020/2019
-34,0%

ALLEMAGNE

EVOL T1 2020/2019
-17,8%

UK

EVOL T1 2020/2019
-31%

- Le secteur était déjà fragilisé en entamant cette année, avec une baisse anticipée avant la crise sanitaire. Elle s'amplifie au fur et à mesure de l'épidémie. La durée des confinements et la gestion de la crise conditionneront l'impact sur le marché.

L'AVIS SECAFI Les prévisions annuelles tablaient jusqu'ici sur une baisse du marché automobile européen entre -25 et -30 %. Ce scénario repose cependant sur l'hypothèse optimiste d'une reprise rapide, dont la probabilité s'atténue, comme en témoigne notamment la révision à la baisse des perspectives de croissance annoncées par le FMI le 12 mai. Nos estimations portent plutôt sur un scénario entre -40 et -50 %.



> La crise Covid-19 est inédite, la baisse du marché sera plus brutale que la précédente crise de 2009

La crise de 2009

La crise du Covid-19

Impact sur le marché automobile (VP + VUL)

Monde

-4,9 % sur 1 an

-22 % (IHS, avril) sur 1 an *

Europe

-4,6 % sur 1 an
-17,6 % entre 2007 et 2013

-25% (IHS, avril) sur 1 an*

France

-14 % entre 2011 et 2012 – après
arrêt prime à la casse

-32 % sur 1 an selon nos estimations
(sur la base d'un scénario optimiste de reprise)



Une crise financière qui s'est transmise à l'économie réelle (peu d'épargne, endettement...)

Une crise sanitaire qui impacte directement l'économie réelle avec les mesures de confinement.



Une crise en deux temps : d'abord 2008-10, suivi d'un rebond technique, puis 2011-2012, sous l'effet des politiques d'austérité.

Une crise a priori circonscrite dans le temps : selon les historiens de la santé, les crises économiques consécutives aux épidémies sont plutôt limitées (1-2 ans). La « sortie de crise » va dépendre du contrôle de l'épidémie et des traitements.



Les économies avancées comme épicerie : recul du marché en Europe et aux USA quasi sans discontinuité entre 2008 et 2013 alors que la Chine a été épargnée.

Le choc est mondial : confinements d'ampleur et de durées variables mais qui ont mis en évidence l'interdépendance des marchés.

* Estimations (fin avril)

L'AVIS SECAFI Nos usages de l'automobile peuvent être profondément modifiés : Cette crise peut avoir des impacts psychologiques importants en matière de préférence de mobilité, mais également en termes de circuits d'approvisionnement. On observe déjà en Chine une défiance vis-à-vis des transports en commun depuis la reprise.



Double coup dur pour les constructeurs européens : Covid-19 et réglementation CO₂

Le marché européen tenu de respecter l'objectif de 95 g de CO₂, malgré la crise Covid-19 ?

- Les constructeurs européens sont tenus de respecter leur limite d'émissions de CO₂ en 2020, en moyenne 95g pour l'ensemble du marché.
 - Ce qui reposait sur des lancements de motorisation électrique et hybride massifs de la part des constructeurs avec des lancements progressifs sur l'année (ex : ID 3 VW prévu pour juillet).
 - L'arrêt des productions et de certains centres R&D va retarder ces projets et les lancements des modèles CO₂ compatibles.
- Certains constructeurs sont également dépendants des filières batteries électriques chinoises, perturbées par les arrêts de production.
- Pénalités de CO₂ : la non-atteinte va faire peser des contraintes financières complémentaires aux constructeurs.

Amendes estimées par constructeur en M€ (PA Consulting –janv. 2020)

Volkswagen	4 504
Fiat Chrysler	2 461
Ford	1 456
Renault-Nissan-Mitsubishi	1 057
Daimler	997
PSA	938

L'AVIS SECAFI

L'ENJEU DES NORMES CO₂ :

Dans le contexte de baisse de l'activité, ces pénalités potentielles viendraient accentuer la fragilité de la situation économique des constructeurs.

L'objectif CO₂ constitue également une contrainte forte en termes de pilotage de l'activité commerciale et pourrait faire l'objet d'un arbitrage : entre respect des normes CO₂ et gestion du taux d'occupation de l'outil de production ?

Les constructeurs sont en négociation avec l'Union Européenne pour adapter cette norme à l'actualité (suspension des pénalités financières), avec des positions différentes entre les constructeurs. Certains considèrent que les investissements réalisés, pour être conformes, doivent être valorisés en conservant ces échéances.

Résilience face au Covid-19 : Les mesures prises et envisagées

Quelques chiffres clés du secteur pour les équipementiers (source : Fédération des Industries des Équipements pour Véhicule - 6 au 14 avril 2020) :

- **70 %** des sites à l'arrêt
- **30 %** ont une activité entre 20 % et 40 % de leurs capacités
- **88 %** ont effectué une demande d'activité partielle

L'AVIS SECAFI

Les gouvernements ont tiré les leçons de la dernière crise, en étant plus réactifs et en axant leurs mesures sur la préservation de la trésorerie (garantie par l'État des prêts accordés aux entreprises, reports des cotisations sociales...) et l'activité partielle.

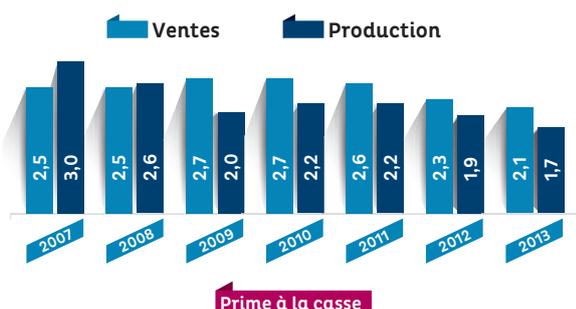
Mesures de soutien

les mesures axées sur la trésorerie devraient pallier les différences de « robustesse financière » entre les acteurs

- Les constructeurs français, très dépendants du marché européen, disposent de près de 4 mois de chiffre d'affaires en trésorerie brute pour faire face à cette crise.
- Les 4 grands équipementiers français ne sont pas aussi bien préparés à un soudain gel de l'activité (trésorerie : entre 1,5 et 3 mois de chiffre d'affaires). Ils poursuivent pour la plupart leur activité de manière réduite afin de fournir les clients des pays qui ne sont pas confinés.
- La situation risque d'être plus compliquée pour les sous-traitants de taille inférieure, dépendants des aides publiques et du dimensionnement des redémarrages des donneurs d'ordre.

Les mesures envisagées pour soutenir le secteur, et comment en faire bénéficier la production française ?

Évolution comparée des ventes et de la production VP+VUL en France en millions de véhicules



- Les acteurs de la filière discutent « un plan de relance » évoquant l'ensemble des dispositifs possibles : prime à la casse, bonus réévalué et élargi, investissement massif dans les bornes de recharge...

L'AVIS SECAFI

Lors de la précédente crise, le dispositif de prime à la casse avait maintenu temporairement les immatriculations en France (coût : 1 Mds € entre 2009 et 2010). Elles avaient bénéficié principalement aux véhicules d'entrée de gamme, peu onéreux, et souvent produits dans des pays à bas coût de main-d'œuvre, ce qui n'a pas profité à la production française.

La Crise Covid-19 : une opportunité pour renforcer la filière industrielle française

- L'année 2020 constituait déjà une année de rupture pour le secteur automobile, notamment avec les restrictions d'émission de CO₂ et, plus globalement, les évolutions sociétales de la mobilité.
- À cette incertitude structurelle, s'ajoute aujourd'hui une crise conjoncturelle qu'est celle du Covid-19. Contrairement à la précédente crise qu'a connue le secteur, celle-ci va imputer plus profondément et plus brutalement le marché automobile : le creux sera plus « net ».
- Quant à la reprise ? Tous les scénarios sont pour l'instant ouverts. Les retours d'expériences de la dernière période apporteront sans doute des leviers efficaces économiquement. Il faudra également y lire une cohérence :
 - en s'inscrivant dans la trajectoire de mutations énergétiques précédemment engagée, avec sans doute une progressivité dans son application,
 - en participant à consolider – voire reconstruire – une filière industrielle forte, permettant aussi de repenser certaines chaînes de valeur,
 - en assurant la préservation de la sécurité des salariés de la filière.
- La difficulté opérationnelle des acteurs sera liée à leur capacité à s'adapter à des sorties de crise différentes selon les marchés tant en termes de temporalité que de niveau.
 - D'autant que les fondamentaux économiques n'étaient déjà pas présents au niveau mondial, avec un ralentissement anticipé sur tous les marchés.

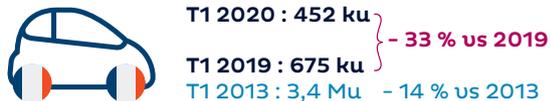
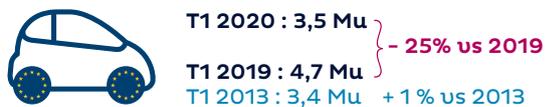
> Production automobile en millions de véhicules

	2019	2020	2021	2024
 Allemagne	4,9	3,7	4,6	5,2
<i>Variation vs 2019</i>		-25%	-6%	8%
 Espagne	2,8	2,3	2,6	2,6
<i>vs 2019</i>		-20%	-8%	-8%
 France	2,2	1,3	1,6	1,8
<i>vs 2019</i>		-40%	-27%	-15%
 Royaume Uni	1,4	1,0	1,2	1,3
<i>vs 2019</i>		-24%	-13%	-2%
 Italie	0,9	0,7	0,8	0,7
<i>vs 2019</i>		-18%	-5%	-21%
 Europe des 30	17,7	13,3	15,6	16,7
<i>vs 2019</i>		-25%	-12%	-5%
 Poland	0,6	0,5	0,5	0,9
<i>vs 2019</i>		-26%	-25%	41%
 Romania	0,5	0,4	0,5	0,6
<i>vs 2019</i>		-14%	4%	28%
 République Tchèque	1,4	1,1	1,3	1,2
<i>vs 2019</i>		-23%	-6%	-12%
 Slovaquie	1,1	0,9	0,9	1,0
<i>vs 2019</i>		-18%	-14%	-6%
 Maroc	0,4	0,3	0,4	0,5
<i>vs 2019</i>		-16%	11%	13%
 Turquie	1,4	1,1	1,2	1,6
<i>vs 2019</i>		-26%	-19%	12%



> Les 4 indicateurs à suivre en France et en Europe

IMMATRICULATIONS VP+VUL



EMPLOIS



IMMATRICULATIONS par motorisation

	2018		2019		T1 2019		T2 2020	
	2%	4%	3%	10%	3%	10%		
	4%	6%	4%	9%	4%	9%		
	56%	59%	59%	49%	59%	49%		
	36%	30%	35%	32%	35%	32%		

ÉMISSIONS CO₂

En g CO ₂ /km	Cumul 2 mois 2020	Objectif 2020
Renault	92,9*	92,9
PSA	91,6*	91,6
FCA/Tesla	92,8*	92,8
VAG	104,4*	96,6
Toyota	93,3	94,9

* En incluant les super-crédits plafonnés à 7,5 g jusqu'en 2022

Alexia VISCA
+33 (0)6 33 29 21 87
alexia.visca@secafi.com

Charles GOEDRAAD
+33 (0)6 44 11 23 44 |
charles.goedraad@secafi.com

Sophie MOSCA
+33 (0)6 73 08 14 58
sophie.mosca@secafi.com

Et l'équipe Secteur Automobile de SECAFI

À VOS CÔTÉS

Nous sommes avec les instances représentatives du personnel pour comprendre, puis aider à formuler des avis et alimenter le débat sur des choix alternatifs. Veille économique, notes sectorielles et métiers ainsi que benchmark des stratégies des acteurs enrichissent nos diagnostics.

Dans un moment où, avec la mise en place des CSE, le dialogue social se structure selon de nouvelles règles de fonctionnement, et parce qu'il en va de la bonne appréhension des sujets qui font l'actualité économique et stratégique du secteur automobile, le cabinet Secafi accentue sa vigilance, en appui des instances représentatives du personnel, pour anticiper la transformation.