

# Filière AUTOMOBILE

## 1. Etat des lieux de la filière

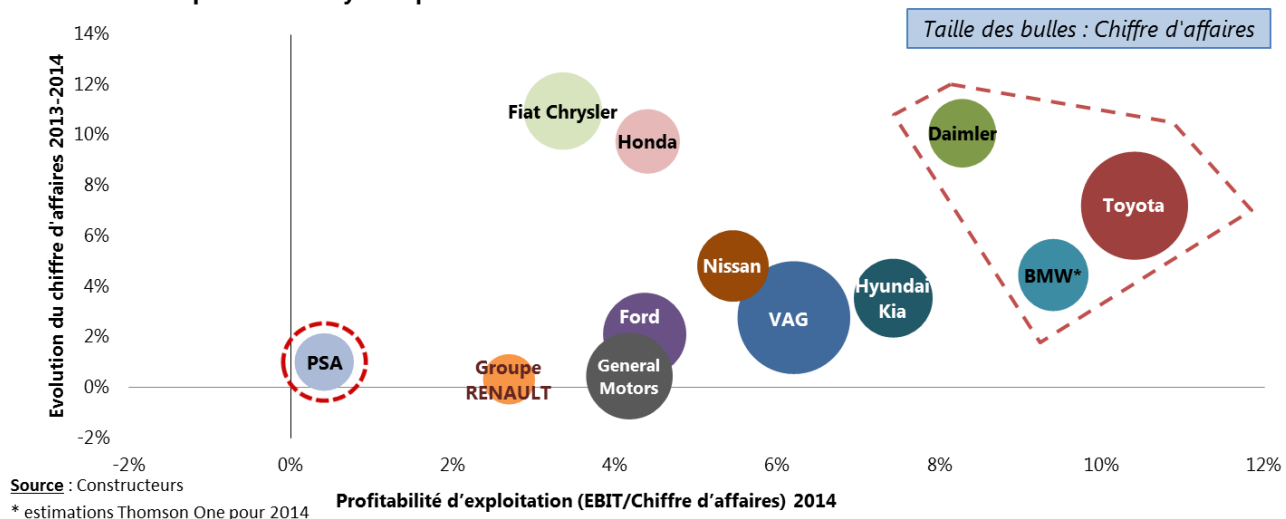
### → Chiffres clés :

La production de véhicules particuliers (VP) et d'utilitaires légers (VUL) des constructeurs français est repartie à la hausse en 2014 par rapport à 2013. Cette hausse est une conséquence de la hausse des immatriculations de VP et de VUL sur la même période en Europe.

Les immatriculations de véhicules neufs (VP + VUL) des constructeurs français ont enregistré une hausse en 2014 par rapport à 2013, avec +1.3% pour PSA et +5.5% pour Renault. Au total, les immatriculations de véhicules neufs en France en 2014 se sont élevées à 2.17Mu, dont 1.24 Mu pour les constructeurs français et 931Ku pour les constructeurs étrangers.

Néanmoins, et malgré les améliorations constatées, le décrochage des performances des groupes français reste encore net à fin 2014.

### Profitabilité d'exploitation et dynamique commerciale des constructeurs automobiles en 2014

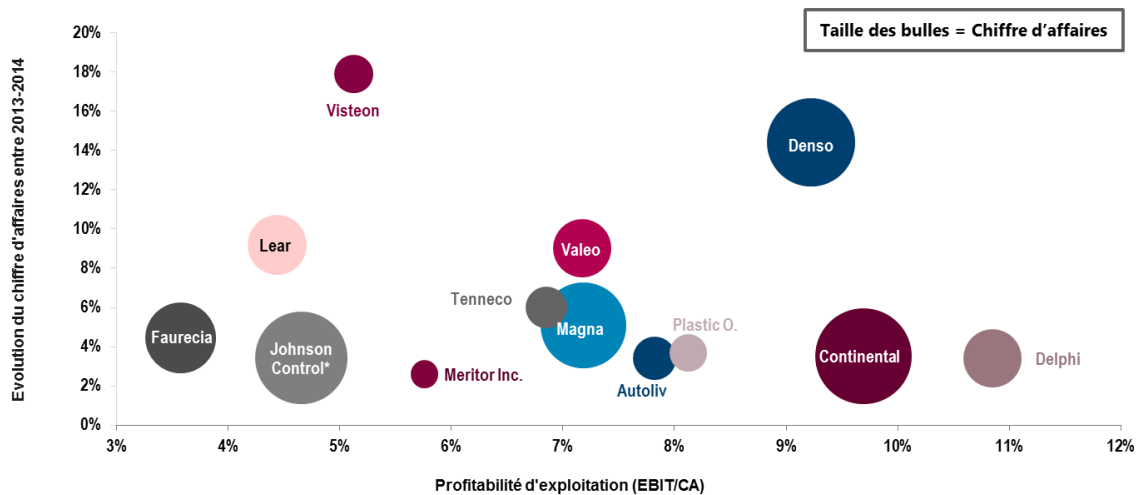


Renault a vu ses volumes progresser de +3,2% mais son chiffre d'affaire est stable (+0,3%) du fait d'un effet change important. L'EBIT progresse nettement à 2,7% même s'il reste peu élevé au vu des concurrents. PSA redevient profitable, avec un EBIT de 0,4% en 2014 (-2,9% en 2013).

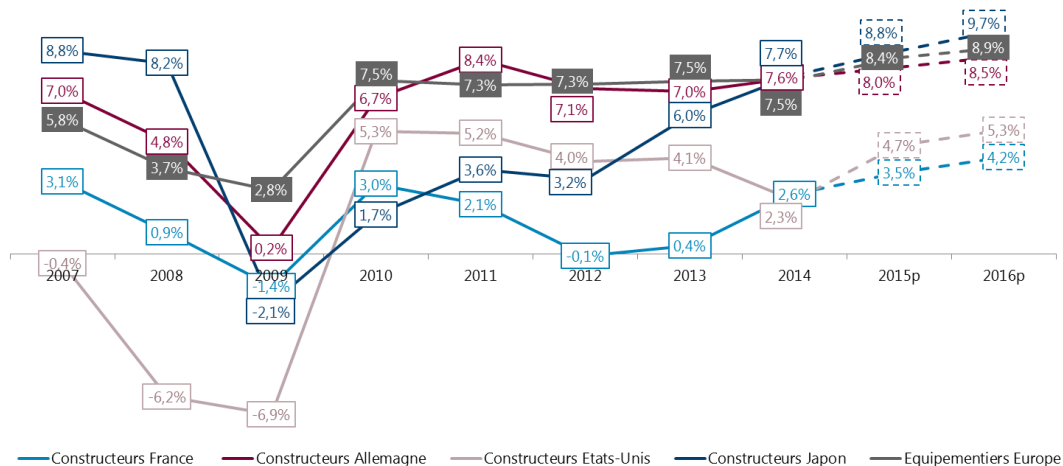
En 2014, les équipementiers français voient leurs performances d'exploitation s'améliorer même si Faurecia reste décroché. Le CA des équipementiers est sur une tendance à la hausse, en 2013 (+4.5%) par rapport à 2012. La marge sur EBIT progresse de 7% sur la même période.

Les équipementiers français devraient enregistrer une croissance « soutenue » de leur activité et dans une certaine mesure de leur marge opérationnelle, et fournissent l'exemple le plus emblématique d'un marché automobile mondialisé et de la fin de la dépendance à leur marché domestique et de l'impact du rééquilibrage du rapport de force (entre autres lié au besoin de produits innovants) avec les constructeurs automobiles. Ils réalisent des performances opérationnelles au-dessus de la moyenne de leurs donneurs d'ordre, les constructeurs.

Profitabilité d'exploitation et dynamique commerciale des équipementiers en 2014



Evolution taux Marge Opérationnelle constructeurs / équipementiers par zone  
Source - S&P Projections



## 2. Déterminants d'évolution

Indépendamment des évolutions prévues du marché européen la filière est portée en France par :

- les deux grands constructeurs nationaux: **Les deux Groupes orientent leur stratégie à l'international, réduisant ainsi leur dépendance à l'évolution des marchés européens :**
  - PSA : Résolument engagé dans une stratégie de valeur, le Groupe poursuit le repositionnement de ses marques. Peugeot est sur une bonne lancée, Citroën doit pouvoir présenter une gamme cohérente le plus rapidement possible, DS est désormais, et pour tous les pays, une marque à part entière. L'activité a été organisée en grandes régions d'une part de mettre en cohérence l'ensemble des processus sur un territoire donné mais encore afin de saisir les opportunités de chacun de ses territoires. Après un effort substantiel sur ses coûts, matérialisé par l'abaissement de son point mort, PSA doit en effet aussi retrouver le chemin de la croissance.
  - Renault : Drive The Change continuera à être tiré par la gamme Entry (extension et approfondissement de la gamme) ; Seul le choix de positionnement sur les émergents, stratégiquement pertinent à long terme, pèsera sur 2015 et 2016 du fait des crises russe et brésilienne. La barre des 5M mds de CA semble atteignable avec à la fois le renouveau du

plan produit, de la reprise européenne mais également de l'extension géographique en Chine et de l'accélération en Inde. La marge opérationnelle a nettement progressé mais reste en décalage vis-à-vis des meilleurs; Elle devrait significativement s'améliorer avec un effet volume favorable et des investissements sous pilotage « strict » du plan stratégique. Renault recherche désormais à avoir la taille critique par une augmentation des synergies avec Nissan.

- Les équipementiers présents en France, plus ou moins fortement dépendants de l'évolution des volumes des deux grands constructeurs nationaux, ont également axé leur développement hors de France sur les dernières années, notamment en Allemagne (près de 30% pour Valeo et 40% pour Faurecia) et vers les « Brics », sur des marchés tirés par l'innovation et les partenariats de plus longue durée.

Indépendamment des choix stratégiques de Valeo ou Faurecia d'être positionnés sur un nombre limité de métiers voire même sur un seul pour Plastic Omnium les grands domaines d'excellence et d'innovation pour la filière sont :

- Esthétique du véhicule – Pièces de carrosserie, signature lumineuse, confort.
- Sécurité – Systèmes d'aide à la conduite, éclairage et signalisation.
- Réduction des émissions et efficacité de la propulsion – Echappement et systèmes alternatifs de motorisation hybride.

...Auxquels se rajoute plus récemment les systèmes du véhicule connecté et autonome.

D'autres tendances de fonds vont structurer la filière française dans les prochaines années :

- **La sous-profitabilité des constructeurs nationaux** par rapport aux constructeurs premium allemands pourrait induire des réactions de court terme du fait du pilotage par le Free Cash-Flow et la recherche de l'accélération de leurs performances.
- **Le rééquilibrage des rapports constructeurs / grands équipementiers** en faveur de ces derniers (pourvoyeurs de nouvelles technologies, situation financière et de profitabilité en grande partie restaurée) et réduction de la dépendance aux deux grands constructeurs nationaux.
- **Le renforcement des positionnements et des dispositifs industriels « low cost »** de Renault et PSA est un phénomène d'autant plus fondamental :
  - qu'il est fortement contributif aux performances financières,
  - que les capacités d'extension de ses dispositifs sont importantes,
  - que les objectifs de taux d'intégration locaux sont, dans les business models, importants (40% pour l'instant à Tanger pour un objectif cible de 80%).

### 3. Vision prospective

La production resterait « faible » à moyen terme à 1.8Mu (prévision de janvier 2015) et le redressement prévu à l'horizon 2018 (2.1Mu) serait moins important qu'anticipé il y a un an.

Les principaux déterminants de ces prévisions sont la signature des accords de compétitivité chez Renault et chez PSA garantissant aux sites français un volume de 1710Ku en 2016.

Plus qualitativement, l'automobile vit une révolution technologique sans précédent et elle est accompagnée dans ces mutations par 3 des 34 plans pour l'industrie automobile : l'allègement avec le projet 21/100, l'autonomie accrue des véhicules avec le projet de véhicules autonomes, et la révolution numérique des usines avec l'usine du futur, avec une industrie automobile déjà en pointe sur ce sujet. Non seulement les constructeurs mais aussi les grands équipementiers déjà engagés dans cette révolution technologique et notamment Valeo, Faurecia et Plastic Omnium pour l'allègement et le 21 au 100 et ST Microelectronics pour le véhicule autonome.

Cette nouvelle donne va forcément « rebattre les cartes » par :

- **L'arrivée de nouveaux entrants** que ce soit des grands groupes industriels d'autres secteurs (on peut penser aux centrales inertielles d'un groupe comme Safran , mais aussi des

« mastodontes » de la High Tech et de l'internet américains comme Google, IBM, etc) mais aussi des Start up innovantes.

- **L'accélération du besoin d'enrichissement produit automobile s'accélère et son impact sur la répartition de la chaîne de valeur chez les équipementiers**

De même le déploiement de l'usine du futur ou usine 4.0 (digitalisation des produits et process, cobots, etc.) peut faire évoluer le paradigme délocalisations/relocalisation en rendant plus compétitive la filière par rapport à d'autres pays.

#### 4. Préconisations

- **Renforcement des accès à l'emploi**

L'avenir du marché automobile en Europe est à la hausse, les entreprises françaises vont devoir se doter de Ressources Humaines en quantité mais aussi en qualité pour faire face aux défis technologiques de la filière dans un proche avenir.

Rappelons aussi que le développement à l'international ne va pas à l'encontre de l'emploi en France, il concourt à sa pérennisation.

Fluidifier les mobilités par des accords en entreprises compatibles les uns avec les autres entre différentes entreprises, participer aux travaux de GPEC dans les territoires, orienter les choix de formations seront les actions à mener dans l'avenir pour les militants de la CFE-CGC dans les territoires, et ce dans une cohérence globale nationale.

- **Renforcement capitalistique progressif du tissu de sous-traitant** avec, pour objectif, la recherche de pérennité et le renforcement de leur capacité d'accompagnement à l'export de leur client.
  - Réorientation et continuité du déploiement de dispositif de soutien financier pour les PME de la filière qui vont vite être confrontées à des crises de trésorerie du fait du caractère atone du marché, via le FAA.
  - Utilisation des possibilités offertes par le CIR, le CICE pour soutenir en priorité les entreprises du secteur les plus fragiles.
- **Déploiement d'une politique au niveau européen...**

... permettant que les marchés est européen ne soient plus la chasse gardée des voitures allemandes d'occasion, mais un réel débouché pour les productions françaises du segment M1 (production localisée fortement en France) et pour les futures nouvelles offres de la e-mobilité.

- **Renforcement de la compétitivité des entreprises de la filière et de l'attractivité du territoire national**

Réflexion autour de la création d'un environnement favorable de « green Field à la française » (Cf. exemple de Toyota à Valenciennes), ou de zones franches, qui permettrait aux constructeurs nationaux de trouver des efficiences industrielles tout aussi compétitives que celles de l'Europe de l'Est ou prévues à Tanger.

- **Mécanismes de soutien à la demande mieux fléchés**, afin d'en réduire le coût pour le budget de l'Etat, vers les productions nationales (un site saturé industriellement étant, par postulat de base, un site compétitif).

