Industrie automobile française : comment éviter la sortie de route ?

alternatives-economiques.fr/industrie-automobile-francaise-eviter-sortie-de-route/00092713

JUSTIN DELÉPINE, 14/05/2020

Garages fermés, usines à l'arrêt, rideaux baissés chez les concessionnaires : avec le confinement, l'ensemble de la chaîne de l'automobile, de la production à la réparation en passant par la vente, s'est arrêté. Avec à la clé des pertes de revenus importantes pour les entreprises concernées et une menace sur un géant du secteur, Renault.

L'entreprise va bénéficier d'un prêt de 5 milliards d'euros, l'Etat se portant garant à hauteur de 90 % du montant, soit davantage que le seuil réglementaire. Depuis le début de la crise, le nom du constructeur au losange, plus que centenaire, ressort aux côté d'Air France parmi les fleurons nationaux à sauver.

Recapitalisation1, voire nationalisation : la forme que prendra ce sauvetage reste à définir, mais l'Etat a d'ores et déjà budgété 20 milliards d'euros pour venir au secours des entreprises stratégiques en difficulté, tous secteurs confondus.

Il réfléchit également à des mesures spécifiques de soutien à la demande dans le secteur automobile. Comme à chaque crise, la filière et ses 400 000 emplois tremblent. En 2014, l'Etat avait soutenu PSA, mais entre délocalisations répétées et impératif climatique, l'utilité de l'argent public dégagé pour ce secteur interroge.

Un des secteurs les plus fragilisés

Certes, le secteur est particulièrement fragilisé par la crise actuelle. Tirant le bilan du confinement, l'Observatoire français des conjonctures économiques (OFCE) a souligné que l'industrie automobile est le troisième secteur dans lequel l'activité s'est le plus contractée, après l'hôtellerie-restauration et la construction. Celle-ci baisse de 73 %, contre 32 % pour l'ensemble de l'économie française. Et pour cause : quasiment aucune voiture ne s'est vendue pendant cette période.

« *La reprise sera très progressive et il y a encore beaucoup d'incertitudes, mais nous tablons pour l'instant sur une diminution des ventes sur l'année 2020 d'au moins 20 à 35 %, voire davantage* », indique Marc Mortureux, directeur général de la plate-forme française de l'automobile (PFA), organisme fédérant l'ensemble de la filière.

> « Les épisodes récessifs sont généralement amplifiés dans le secteur de l'automobile »

Depuis la mi-avril, certaines usines redémarrent lentement, mais le retour à la normale semble encore lointain. Les concessionnaires n'ont relevé le rideau que le 11 mai et leur parking, ainsi que ceux des usines, sont encore pleins. Il faudra donc écouler les stocks avant de les reconstituer.

D'autant que *« l'automobile est un achat dont les ménages et les entreprises peuvent se passer*, rappelle Bernard Jullien, économiste à l'université de Bordeaux et spécialiste du secteur, *et les épisodes récessifs sont généralement amplifiés dans le secteur de l'automobile »*. En clair, en cas de récession, la diminution de l'activité est trois à quatre fois plus forte dans l'automobile que dans l'ensemble des secteurs en moyenne. La crise de 2008 en témoigne : *« Sur la période 2007-2013, le PIB italien a diminué de 8,7 % et les immatriculations de 48 %, idem en Espagne avec un PIB en baisse de 7,6 % et des immatriculations en recul de 55 % »*, poursuit l'universitaire.

De plus, à la différence de la précédente crise, celle-ci touche tous les pays avec la même intensité. Ainsi, les constructeurs ne peuvent pas compter sur la bonne tenue des ventes dans certaines régions pour amortir la casse, comme cela avait été le cas au début des années 2010 grâce au dynamisme du marché chinois.

Pour affronter la chute du chiffre d'affaires, constructeurs, équipementiers et sous-traitants bénéficient bien sûr des dispositifs mis en place par l'Etat : chômage partiel, prêts garantis, report de cotisations, etc. L'enjeu n'est donc pas tant d'éviter la faillite à court terme que de rester dans la course à moyen terme. En effet, avant même la pandémie, 2020 s'annonçait déjà comme une année charnière pour la filière, confrontée à un bouleversement technologique majeur. Il s'agit pour elle d'accélérer sa mue pour abandonner progressivement le moteur thermique, fonctionnant à l'essence ou au diesel, sur lequel elle s'est construite depuis un siècle.

Virage électrique

Confrontés à la nécessité de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, plusieurs pays ont programmé l'interdiction de la vente des voitures thermiques. En France, ce sera pour 2040. Certaines villes, comme Paris ou Strasbourg, ont même interdit la circulation des voitures diesel d'ici 2025.

Surtout, 2020 marque l'entrée en vigueur d'un changement réglementaire européen qui abaisse les normes d'émissions des voitures neuves. Désormais, si la moyenne des ventes d'un constructeur dépasse le seuil 95 g de CO_2 par km (contre 130 auparavant), il devra s'acquitter de lourdes amendes. Le défi est d'ampleur, puisque la moyenne européenne en 2018 atteignait plus de 120 g. Ce seuil de 95 g doit en outre être abaissé chaque année pour diminuer de 37,5 % d'ici 2030.

> Aux Etats-Unis, Donald Trump est d'ores et déjà revenu sur le renforcement des normes d'émissions des véhicules neufs instauré par son prédécesseur

Certains constructeurs européens, à l'instar de Fiat-Chrysler, ont donc profité de la crise actuelle pour demander un report ou un allègement de ces nouvelles règles. Ce n'est cependant pas le cas des français Renault et PSA, qui figurent parmi les constructeurs les moins éloignés de ces objectifs d'émissions.

Aux Etats-Unis, Donald Trump est d'ores et déjà revenu sur le renforcement des normes d'émissions des véhicules neufs instauré par son prédécesseur. La Commission de Bruxelles ne semble pas encline pour l'instant à l'imiter, tant ces normes ont un rôle déterminant pour orienter la stratégie industrielle du secteur vers la voiture électrique. Cette dernière n'émet pas directement de gaz à effet de serre à l'usage2et compte donc pour zéro dans le calcul de la moyenne des émissions de CO_2 de chaque constructeur.

Problème : le marasme prolongé du marché va faire plonger les résultats financiers des constructeurs. Face à cette situation, *« la solution qui consiste à reporter un endettement sur les prochaines années risque de limiter les capacités d'investissement des constructeurs »*, résume Bernard Jullien.

Pour faire face à la crise, les entreprises du secteur consomment en effet leur trésorerie et augmentent leur endettement. Une fois le gros de la crise passée, pour renflouer leur réserve de cash et se désendetter, elles pourraient être tentées de sacrifier les investissements massifs nécessaires à leur conversion à l'électrique. Au risque de louper ce virage majeur et de sortir du paysage.

Mauvaise passe pour Renault

En France, le cas de Renault suscite davantage d'inquiétudes que celui de PSA. Car les embûches s'accumulent sur la route du constructeur au losange. D'une part, il connaît une crise de gouvernance depuis le départ de son ex-PDG Carlos Ghosn, poursuivi pour de multiples malversations financières. D'autre part, il est confronté à un assèchement des liquidités amenées par son partenaire Nissan, qui pâtit d'une diminution de ses ventes depuis 2018, du fait notamment d'un vieillissement de ses gammes. L'an dernier,

le constructeur japonais n'a apporté « que » 240 millions au bénéfice du français, contre 1,5 milliard en 2018 et même 2,7 milliards en 2017. Résultat : en 2019, Renault a fait un chiffre d'affaire de 55 milliards d'euros, mais seulement… 19 millions de bénéfice !

Certes, l'entreprise a accumulé une trésorerie impressionnante de 15 milliards d'euros. Mais elle en a déjà brûlé cinq depuis le début de l'année. Et 2020 est loin d'être fini, d'autant « *que les coûts de recherche et développement pour tous les constructeurs sont très élevés* », rappelle Guillaume Ribeyre, délégué syndical central CFE-CGC chez Renault.

Bonus écologique et prime à la casse

Outre la possibilité que l'Etat monte au capital de Renault, voire le nationalise, des mesures de stimulation de la demande sont également envisagées par le gouvernement et demandées par les entreprises du secteur, afin de limiter la chute des ventes.

Premier instrument : le bonus écologique. L'Etat verse 6 000 euros pour l'achat d'un véhicule électrique. Le gouvernement avait fait le choix de diviser par deux le montant de ce bonus pour les flottes d'entreprises à partir de 2020, mais pourrait revenir sur sa décision. Autre piste : accroître le montant ou bien élargir les conditions d'accès à la prime à la conversion (ex-prime à la casse), qui permet à l'acheteur d'un véhicule peu polluant de recevoir quelques milliers d'euros en contrepartie de la mise au rebut de son ancienne automobile.

> Subventionner l'achat de véhicules vendus en France risque de booster surtout l'activité dans les usines étrangères des constructeurs français

Ces dispositifs limiteraient vraisemblablement la chute des ventes. Mais ils ne se traduiraient pas mécaniquement par un regain d'activité équivalent dans les usines françaises. En cause, les délocalisations massives pratiquées par les constructeurs ces deux dernières décennies. Subventionner l'achat de véhicules vendus en France pourrait dès lors surtout avoir pour effet de booster l'activité dans les usines étrangères des constructeurs français.

« C'est certes bon pour les comptes de PSA ou Renault, mais pour les sites de production français l'effet est nul », résume Bernard Jullien. Sur les quinze modèles de PSA et Renault les plus vendus dans l'Hexagone, représentant 45 % du marché, seulement un sur deux est assemblé en France. Même constat pour les véhicules électriques : si Renault produit la plupart des siens, dont son modèle-phare la Zoé, en France (principalement sur le site de Flins, dans les Yvelines), PSA les fait assembler quasi-intégralement en Espagne et en Slovaquie.

Les données présentées concernent uniquement le noyau de la filière automobile (constructeurs, équipementiers et fabricants de carrosseries). Elles excluent les fabricants de produits métalliques, textiles, informatiques, en caoutchouc, en verre, etc.

Une aide sans contreparties?

Le ministre de l'Economie Bruno Le Maire a d'ailleurs averti les constructeurs le 11 mai en déclarant que *« l'Etat met beaucoup d'argent public sur la table, en contrepartie il faut que les constructeurs s'engagent à dire, telle catégorie de véhicule ou telle catégorie de fabrication, nous allons la relocaliser en France »*. Toutefois, ces louables intentions n'ont à l'heure actuelle débouché sur aucune contrainte pour les constructeurs. Et le gouvernement s'est d'ailleurs refusé à inscrire des contreparties dans la loi.

Subordonner le soutien de la filière au respect de certaines conditions apparaît pourtant plus que souhaitable. La première d'entre elles pourrait être le non-versement de liquidités aux actionnaires, qu'il s'agisse de dividendes ou de rachat d'actions. Renault a indiqué qu'il y renonçait cette année, mais ce n'est pas le cas de PSA. Pour l'heure, le gouvernement se contente de demander cette suspension, sans rien imposer.

> « L'accord entre les Etats et les constructeurs devrait comporter notamment des exigences sociales et industrielles »

« L'accord entre les Etats et les constructeurs devrait être beaucoup plus fermement négocié et comporter notamment des exigences sociales et industrielles », estime Bernard Jullien. Une baisse durable du volume des ventes de voitures générerait en effet des surcapacités de production. D'où un risque de casse sociale à moyen terme.

Lorsque les deux fleurons tricolores devront arbitrer entre leurs différentes usines au niveau mondial, les sites français pourraient être désavantagés par l'ancienneté de leurs équipements et de leur personnel. D'autant que la mutation technologique de la filière est elle-même porteuse d'une réduction des effectifs : produire un véhicule électrique nécessite moins de main-d'œuvre qu'un véhicule essence, qui lui-même en sollicite moins qu'un véhicule diesel.

Seul l'Etat parait aujourd'hui en mesure d'infléchir ce scénario, en tirant parti de sa présence au capital des deux constructeurs et en utilisant intelligemment le bonus écologique et la prime à la conversion. Il en va de l'avenir de l'emploi dans la filière sur le territoire, mais aussi du respect des engagements de la France dans la baisse de ses émissions, comme de sa souveraineté technologique dans les matériels de transport.