



# SECAFI

Groupe ALPHA

## Newsletter n°3

---

Prévisions de marché  
et adaptation des  
équipementiers  
face à la crise

**Secteur automobile**

# Impact des plans de relance automobile sur les principaux marchés européens

**1<sup>er</sup> JUIN****France :**

Le marché de l'électrique a été particulièrement dynamique (passant de 2,3 % en décembre 2019 à 6 % en octobre 2020). Le plan de relance annoncé mi-juin semble porter ses fruits, aussi bien d'un point de vue des véhicules neufs que des occasions (+20 % vs 2019).

**4 JUIN****Allemagne :**

Les effets positifs du plan de relance tiennent à la cohérence des mesures déployées (TVA, baisse des taxes sur l'électricité...). On observe ainsi une forte dynamique sur les véhicules électrifiés qui passent de 3,1 % en 2019 à 17,5 % en octobre 2020.

**15 JUIN****Espagne :**

Le marché reste en difficulté, pénalisé par les effets des reconfinements locaux précoces et d'un plan de relance modeste, comme nous l'avions souligné dans notre dernière publication. Le marché a été également impacté par la baisse du tourisme, qui, historiquement, porte le marché avec les loueurs.

**1<sup>er</sup> AOÛT****Italie :**

L'annonce tardive des mesures de soutien au marché (entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> août) va limiter son impact sur l'ensemble de l'année. Néanmoins, le marché s'est bien redressé en septembre et octobre, illustrant la bonne adaptation des mesures déployées : +10 % en septembre par rapport à septembre 2019, stabilité en octobre.

## Évolution du marché des véhicules neufs particuliers en 2020 vs 2019

Réalisation  
sur le mois d'octobre**- 9,5%**Prévision Secafi Année  
complète 2020 (12 mois)**- 23%**Réalisation  
sur le mois d'octobre**- 3,6%**Prévision Secafi Année  
complète 2020 (12 mois)**- 20%**Réalisation  
sur le mois d'octobre**- 21%**Prévision Secafi Année  
complète 2020 (12 mois)**- 30%**Réalisation  
sur le mois d'octobre**0%**Prévision Secafi Année  
complète 2020 (12 mois)**- 25%**



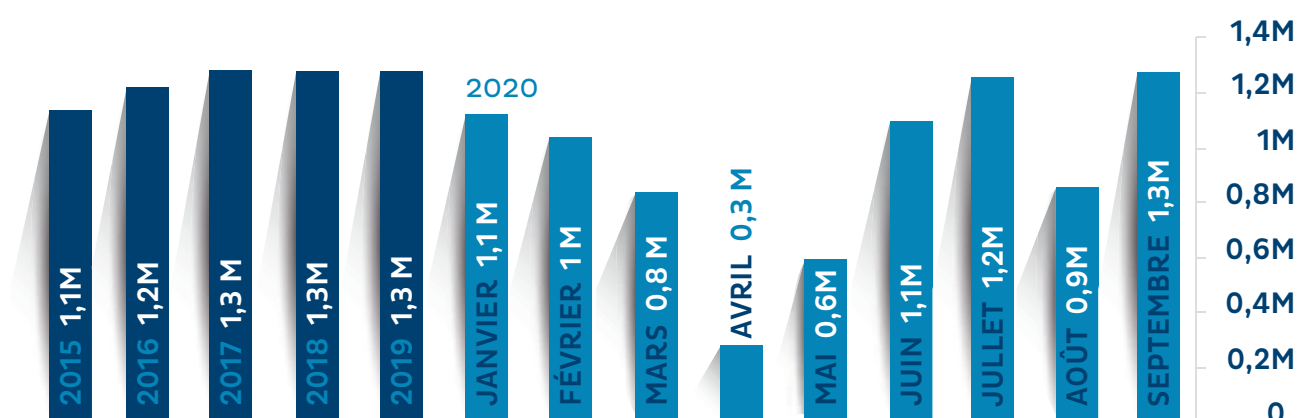
# L'apparition d'une seconde vague de confinement en Europe...

... et son traitement hétérogène par les pays limiterait son impact sur les ventes 2020

## Situation à septembre : avant seconde vague

**Ventes mensuelles VP+VUL Europe (yc UK) - en millions**

(Source : ACEA)



## Évolution du marché automobile européen au fur et à mesure des mois (par rapport à la même période en 2019)

Réel à juin  
(6 mois)

**- 39%**

Réel à septembre  
(9 mois)

**- 28%**

Prévision  
12 mois

**- 23/25%**

En 2020, les **plans de relance** ont atténué les effets de la crise sanitaire sur les marchés automobiles. L'efficacité de ces plans a été hétérogène entre pays : forte en Allemagne, faible par exemple en Espagne.

**Des changements structurels** de comportements ont également soutenu les marchés :

- **Défiance** vis-à-vis des transports en commun.

- **Report des flux** de tourisme internationaux vers les territoires nationaux / européens au cours de l'été 2020 permettant de rattraper partiellement l'année pour les loueurs.



## Impact de la deuxième vague

### Vente de véhicules (VP+VUL) en Europe en 2019

**17 Mv**

Évolution en 2020 par rapport à 2019

**Prévisions 2020 avant Covid: - 2 %**

**Hypothèse optimiste : - 23 %**

**Hypothèse centrale : - 25 %**

**Hypothèse Pessimiste : - 32 %**

**11-13 Mv**

Niveau du marché en 2020

Suite aux annonces de la deuxième vague de confinement, deux scénarios peuvent émerger :

- Nous pouvons considérer qu'en l'**absence de confinement « strict »** (ex : concession ouverte en Allemagne et Grande-Bretagne), la prévision avant seconde vague peut rester valable (hypothèse optimiste).

- En revanche, une hypothèse pessimiste, dans laquelle les ventes de novembre seraient fortement impactées (-80 %) ou que **les ventes seraient ralenties** sur les deux derniers mois (-40 %) pourrait conduire à un marché européen à - 32 %.

# Les prévisions de 2021 illustrent une reprise lente en Europe...

## ... dans un contexte de durabilité de la crise

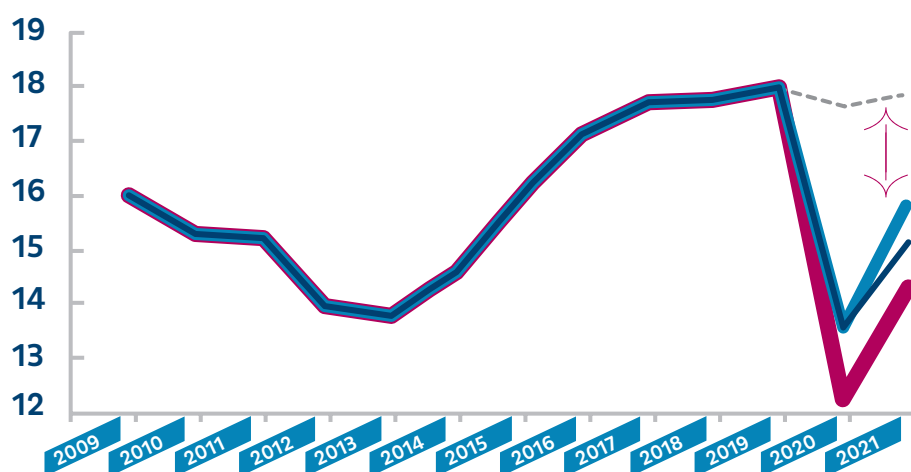
On pouvait s'attendre, dès le printemps, à la succession de différentes vagues et à une durée longue de la crise sanitaire (1 an et demi, 2 ans).

C'est la spécificité de cette crise, qui tient à **l'interaction entre la crise sanitaire** (nombre et ampleur des vagues, nature et efficacité des mesures de sécurité/confinement) **et la crise économique** (des secteurs de services fortement impactés, fragilisation du tissu productif sensible à la lenteur de la reprise, pertes de salaire, suppressions d'emplois).

En dépit des mesures de soutien massif adoptées, **la perspective d'un scénario en V s'est éloignée. Les dernières prévisions du FMI (octobre) entérinent le scénario de « longue traîne » (impact durable).**

Nos premières tendances 2021 sont construites sur la base des scénarios de croissance du FMI d'octobre pour le PIB (entérinant une reprise, même plus faible).

## Évolution des immatriculations (Mu) en Europe et écart entre les prévisions 2021 avant Covid en nombre de véhicules



Prévisions 2021 pré-Covid :  
**17 Mu +1,3 %**

Hypothèse optimiste :  
**Perte de 2,1 Mu vs**  
prévisions 2021 avant Covid

Hypothèse centrale :  
**Perte de 2,7 Mu vs**  
prévisions 2021 avant Covid

Hypothèse pessimiste :  
**Perte de 3,5 Mu vs**  
prévisions 2021 avant Covid





## Scénarios exploratoires pour le marché automobile européen en 2021 en % d'évolution par rapport à 2020

**15,7 Mv + 16.5 % vs 2020**

### **Hypothèse optimiste**

à l'inverse du pessimiste, la situation sanitaire est mieux maîtrisée permettant une amélioration de la situation économique.

**15,1 Mv + 13.5 % vs 2020**

### **Hypothèse centrale**

en lien avec l'estimation 2021 du niveau de PIB européen du FMI d'octobre (serait encore inférieur de 3 % par rapport au niveau atteint en 2019).

**14,3 Mv +11.7 % vs 2020**

### **Hypothèse pessimiste**

Elle repose sur l'absence de maîtrise de la situation sanitaire, incluant des confinements possibles et intensifiant la crise économique de manière durable.

# Tour du monde du marché automobile...

## ... quelles évolutions dans les autres zones (prévisions SECAFI) ?



**Chine, 1<sup>er</sup> marché mondial (25 Mu en 2019), et premier débouché pour les constructeurs allemands**

**2020 : - 3 % à - 4 %  
2021 vs 2020 : + 3,5 %**

La situation sanitaire semble sous contrôle, permettant de limiter le recul du marché en 2020 à moins de 5 %. Cette dynamique devrait se poursuivre en 2021 avec une croissance attendue de 3,5 % par rapport à 2020. Ainsi, **le volume des ventes pour 2021 devrait s'approcher de celui prévu pour 2021 avant la crise Covid** (écart entre prévision 2021 avant Covid et après Covid = -100 000 véhicules (-0,5 %)).



**États-Unis, débouché plus modeste des constructeurs européens (17 Mu en 2019)**

**2020 : - 20 %  
2021 vs 2020 : + 10 %**

Les ventes du 3<sup>e</sup> trimestre ont été en croissance par rapport aux ventes de 2019. Le rythme des ventes a été élevé sur certains segments (pick up, SUV, luxe). Au cours du premier semestre, **1,5 %** des immatriculations américaines étaient des véhicules électriques, contre 1,35 % un an plus tôt. IHS s'attend à ce que la reprise des ventes sur le marché se fasse sur plusieurs années. **Le seuil de 17 millions d'immatriculations de véhicules légers par an ne serait retrouvé qu'en 2025.**



**Inde, la crise Covid retarde encore le développement de ce marché (4 Mu en 2019)**

**2020 : - 20 %  
2021 vs 2020 : + 9,5 %**

L'Inde est une des économies mondiales les plus impactées par la crise sanitaire et économique Covid. L'économie dite « informelle » est très affectée. Le niveau 2021 devrait rester en dessous des ambitions avant la crise Covid (écart de **-19 %, soit -0,8 million de véhicules**).



**Brésil, premier marché d'Amérique du Sud durablement touché (2,7 Mu en 2019)**

**2020 : - 27 %  
2021 vs 2020 : + 13 %**

La situation sanitaire est particulièrement préoccupante au Brésil. L'importance de la dette publique limite les mesures de soutien à l'économie. La reprise anticipée en 2021 reposant sur une stabilisation de la situation sanitaire ne pourrait toutefois pas être suffisante pour retrouver le niveau prévu avant la crise Covid pour 2021 (écart de 30 %, soit 1 million de véhicules).



Dans ce contexte de baisse d'activité, l'ensemble de la filière automobile souffre bien au-delà des suppressions de postes annoncées

**Le premier levier des entreprises a été la réduction, voire l'arrêt de l'intérim.**

## L'AVIS DE SECAFI

### Réduction de l'intérim

La croissance de la production automobile depuis 2012 a été principalement réalisée via la flexibilité.

Les évolutions législatives récentes ont multiplié les dispositifs ouverts aux entreprises qui peuvent se cumuler. Les entreprises du secteur automobile s'en sont déjà saisies. **Mesurer l'impact social de cette crise ne doit ainsi pas se limiter aux restructurations « classiques », comme les PSE.**

→ **Lire notre décryptage sur notre site.**

Ces nouvelles modalités ont déjà été mises en œuvre dans la filière automobile (voir page suivante).



**ARME  
APLD****FLEX|N|GATE**

Les accords Activité Partielle de Longue Durée (APLD) permettent de conserver la prise en charge de l'État au-delà d'un délai fixé initialement au 1<sup>er</sup> octobre 2020. La presse a relayé le cas de Flex-n-Gate, dont les élus du CSE, accompagnés du cabinet Secafi, ont élaboré une contre-proposition au PSE annoncé incluant notamment un APLD.

**L'AVIS DE SECAFI**

L'avantage de ce dispositif est de **conserver les compétences** pendant la crise pour faciliter la reprise d'activité, voire de les **renforcer avec le déploiement de formations** mettant ainsi à profit la période d'inactivité.

**APC****Valeo**

**Valeo** a mis en œuvre récemment un accord APC (compétitivité) dont l'objectif est de réduire la masse salariale en France de 10 %.

**L'AVIS DE SECAFI**

Le choix de l'APC renvoie à une volonté du groupe de maîtrise du cash dans un contexte d'investissements croissants.

**ARME  
APLD****PDV****PSE****JTEKT**

**JTEKT** a annoncé 650 postes supprimés en Europe (dont 47 en PDV/PSE). Le dispositif se complète au niveau de la filiale française par un ALPD.

**L'AVIS DE SECAFI**

Dans une entreprise au modèle économique déjà fragilisé avant la crise, les dispositifs d'APLD s'ajoutent à des décisions de restructurations.

### **Fermetures de sites Défaillances d'entreprises Reprises par un nouveau groupe**

La crise sanitaire a précipité également l'avenir de certaines entreprises : **Inteva, Novares, Peugeot Japy, Borg Warner, Bridgestone...**

Certains ont été repris totalement, partiellement ou fermés.

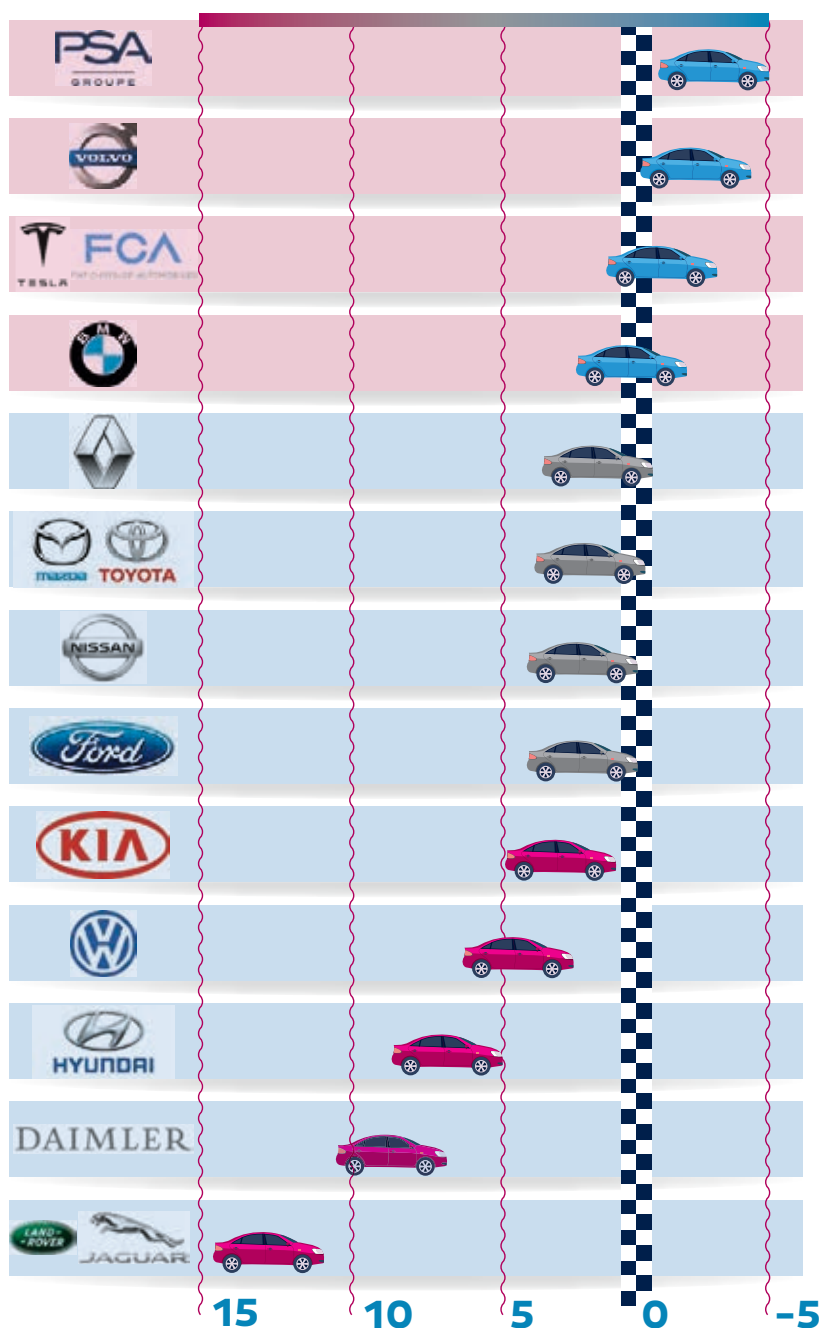
**L'AVIS DE SECAFI**

La crise sanitaire a été un facteur accélérateur en l'absence d'anticipation des mutations structurelles de la filière automobile (diesel, diversification, innovation...).

# Les constructeurs automobiles sont focalisés sur l'objectif CO<sub>2</sub> (appelé norme CAFE)

La norme CAFE prévoit des pénalités en cas de non atteinte de l'objectif (95 € par gramme d'écart par véhicule vendu en Europe). Ce dispositif n'a pas été remis en cause avec la crise sanitaire et peut impacter fortement la trésorerie des acteurs (milliards d'euros évoqués par la presse), dans un contexte déjà défavorable : investissement (électrification) et baisse de l'activité.

**Écart d'émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à l'objectif 2020 de chaque constructeur à fin juin 2020 (en grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre)** (source : Transport et environnement, 10/2020)



## À fin juin 2020, seulement 4 constructeurs sont en conformité CO<sub>2</sub>.

L'atteinte des objectifs a été notamment réalisée grâce à :

- **L'optimisation des motorisations** thermiques (PSA ou Toyota) ;
- **Le développement des PHEV** (hybrides rechargeables) (BMW, Volvo) ;
- **Le lancement des 100 % électriques** (Renault-Nissan, Hyundai-Kia) ;
- L'optimisation des dispositifs réglementaires, dont **le regroupement de constructeurs comme FCA/Tesla ou Mazda/Toyota**.

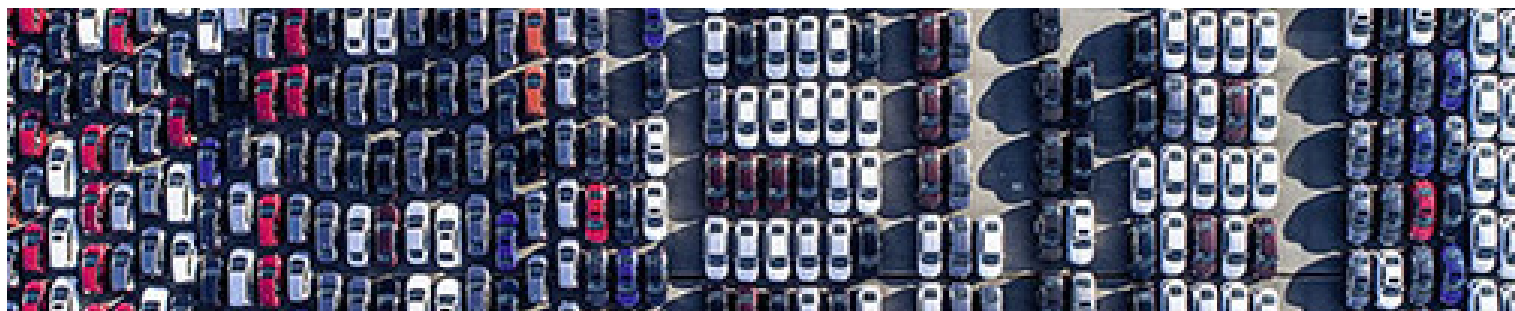
## Regroupements CO<sub>2</sub>



En effet, la norme CAFE (CO<sub>2</sub>) prévoit la possibilité de **décompter les émissions de CO<sub>2</sub> en regroupant plusieurs constructeurs** sans lien capitalistique. Les annonces se multiplient depuis peu, illustrant l'enjeu stratégique CO<sub>2</sub> :

- **Volkswagen et SAIC** (marque MG) annoncée en septembre 2020 ;
- **Honda** va bénéficier des crédits électriques de l'alliance déjà constituée entre FCA et TESLA dans un contexte de croissance forte des ventes de TESLA 100 % électrique ;
- **Volvo et Ford** s'allient également.

L'actualité va s'intensifier d'ici la fin de l'année avec de nouveaux confinements, et l'offre faite par Renault de vendre ses crédits.



# Les 4 indicateurs à suivre en France et en Europe

## IMMATRICULATIONS VP+VUL 9 mois



2020 : 9,8 Mu } - 29% vs 2019  
2019 : 13,8 Mu

2013 : 10,4 Mu - 6% vs 2013

## IMMATRICULATIONS VP+VUL 10 mois



2020 : 1,7 Mu } - 25 % vs 2019  
2019 : 2,3 Mu

2013 : 2,1 Mu - 19 % vs 2013

## EMPLOIS



12.2019 : 190 Ku } - 1 % vs 2018  
12.2018 : 193,7 Ku

12.2013 : 222 Ku - 14 % vs 2013  
Source : ACOSS

## ÉMISSIONS CO2

| En g CO2/km |  Cumul 6 mois 2020* |  Objectif 2020 |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Renault     | 94                                                                                                       | 93                                                                                                  |
| PSA         | 90                                                                                                       | 93                                                                                                  |
| FCA/Tesla   | 94                                                                                                       | 95                                                                                                  |
| VAG         | 104                                                                                                      | 99                                                                                                  |
| Toyota      | 96                                                                                                       | 95                                                                                                  |
| Daimler     | 113                                                                                                      | 104                                                                                                 |

\* En incluant les super-crédits plafonnés à 7,5 g jusqu'en 2022  
Source : Transport&Environnement

## IMMAT. par motorisation

|  |  9 mois 2019 |  9 mois 2020 |  9 mois 2019 |  6 mois 2020 |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                   |     |     |     |     |
|-------------------|-----|-----|-----|-----|
| <b>Électrique</b> | 2%  | 5%  | 2%  | 6%  |
| <b>Hybride</b>    | 7%  | 16% | 5%  | 13% |
| <b>Essence</b>    | 59% | 51% | 59% | 49% |
| <b>Essence</b>    | 31% | 27% | 34% | 31% |

Source : ACEA, CCFA



**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 aux côtés des 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 compréhension des sujets qui font l'actualité économique et stratégique du secteur automobile, Secafi accentue sa vigilance, en appui des instances représentatives du personnel, pour anticiper la transformation.

