

# Covid-19 : les conséquences économiques pour les secteurs de l'automobile et des matériels de transport

Principaux contributeurs  
Directeur de la publication  
Date de publication

**Pierre Paturel et Olivier Passet**  
Laurent Faibis  
23 mars 2020

Site  
e-mail  
Adresse  
Téléphone  
Fax

**www.xerfi.com**  
etudes@xerfi.fr  
13-15 rue de Calais 75009 Paris  
01 53 21 81 51  
01 42 81 42 14

Le groupe **Xerfi**, leader français des études sur les secteurs et les entreprises, apporte aux décideurs les analyses indispensables pour surveiller l'évolution des marchés et de la concurrence, décrypter les stratégies et les performances des entreprises, en France comme à l'international. Le site **Xerfi.com** met ainsi en ligne le plus vaste catalogue d'études sur les secteurs et les entreprises.

Au sein du premier bureau d'études spécialisé en France, les experts sectoriels du groupe **Xerfi** sont animés d'une passion commune : traiter l'information avec une très grande rigueur intellectuelle, réaliser des analyses professionnelles au plus près des réalités de la vie économique, s'engager sur des conclusions rédigées avec l'ambition de la probité et de la qualité.

Pour atteindre ces objectifs, le groupe **Xerfi** s'est donné tous les moyens de l'indépendance : son capital est détenu par ses dirigeants, son développement repose pour l'essentiel sur l'édition des études réalisées à sa propre initiative, des méthodes de travail éprouvées, des règles déontologiques strictes.

Des milliers d'entreprises, comme tous les réseaux bancaires, les investisseurs et financiers, les leaders du conseil et de l'audit ont fait des études du groupe **Xerfi** l'outil indispensable pour appuyer leur réflexion.



<b>1. LES CONSÉQUENCES POUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE</b>	<b>4</b>
1.1. À RETENIR	5
1.2. LES MÉCANISMES DE TRANSMISSION DE LA CRISE	6
1.3. QUEL SCÉNARIO DE REPRISE ?	7
1.4. LE SCÉNARIO DE CROISSANCE DE XERFI ET LES INDICATEURS CLÉS	8
1.5. LES SECTEURS EN PREMIÈRE LIGNE	11
1.6. LES SECTEURS SUIVEURS ET RÉSILIENTS	12
<b>2. LES CONSÉQUENCES POUR L'AUTOMOBILE ET LES MATÉRIELS DE TRANSPORT</b>	<b>13</b>
2.1. À RETENIR	14
2.2. L'IMPACT SUR LA DEMANDE	15
2.3. LA SEGMENTATION SECTORIELLE	16
2.4. LES CAPACITÉS DE RÉSISTANCE ET DE REBOND	167

# LES CONSÉQUENCES POUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE



## À RETENIR

1

La pandémie du coronavirus crée un choc d'ampleur inédite. Nous sommes passés d'un choc localisé, menaçant quelques chaînes d'approvisionnement, à un choc généralisé qui altère la dynamique de demande et de production de tous les pays de façon simultanée. Ce type de choc synchrone a une portée en termes d'effets multiplicateurs considérables à échelle mondiale. L'impact se compte en points de croissance, comme en 2008, notamment depuis la généralisation du confinement.

2

Nous faisons ici l'hypothèse que le confinement s'étirera sur 45 jours, ce qui constitue une hypothèse plutôt optimiste. Cette contrainte déstabilise massivement l'activité de nombreux secteurs de services, mais aussi de l'industrie (automobile, biens d'équipement, construction) qui se retrouvent à l'arrêt ou quasi-arrêt. Le choc produit selon nos hypothèses un décrochage de 3,3% du PIB en 2020, suivi d'un rebond de 3,0% en 2021.

3

L'économie ne retrouverait son niveau de fin 2019, qu'au quatrième trimestre 2021. Ce qui marque une altération de la croissance potentielle. L'arrière-plan d'instabilité financière et la trace longue que pourrait laisser le dévissage de l'activité sur la qualité des bilans des entreprises, de l'État et des banques, éloignent la perspective d'une récupération rapide en forme de V. Plus l'épisode se prolonge et plus la perspective d'un effacement rapide de la crise s'éloigne.

4

Face à un choc concentré et supposé transitoire, les entreprises ne devraient pas procéder à un ajustement massif de leurs capacités. En conséquence, ce sont les résultats d'exploitation et les trésoreries qui devraient absorber l'essentiel de la secousse à court terme. Les risques de redressement judiciaire et de dépôts de bilan sont particulièrement importants, parmi les PME de service notamment, en dépit des mesures de soutien public (chômage partiel, ajournement des dépenses fiscales et d'énergie, etc.).

5

Le choc d'activité sera massif dans certains secteurs de services qui ne sont pas usuellement les plus instables. Les secteurs des transports, de l'hôtellerie-restauration, des services aux ménages (récréatifs, loisir, soins, etc.) et du commerce spécialisé sont en première ligne. À cela s'ajoutent les industries exposées au dévissage du commerce mondial. On peut estimer que le tiers de l'économie pourrait se retrouver en situation sinistrée, avec des effets d'entraînement puissants sur 50% du PIB.

6

Outre les secteurs non marchands ou administrés, liés à la santé, l'action sociale, l'éducation, seules quelques activités marchandes devraient résister au tsunami, voire en profiter à court terme (la filière agricole et alimentaire, jusqu'au commerce de détail, la pharmacie et le secteur financier notamment).

## 1.2. LES MÉCANISMES DE TRANSMISSION DE LA CRISE

### D'un choc d'offre à un choc multicanal

En l'espace de quelques jours, la crise du COVID19 a pris une nouvelle dimension et profondément changé de nature et de portée au plan économique. Elle pouvait apparaître dans les premiers temps de la propagation du virus comme un choc asymétrique dont l'épicentre était en Asie (Chine, Corée), avec l'Italie comme foyer secondaire. Avec essentiellement des conséquences en matière de rupture d'approvisionnement et de ralentissement du commerce mondial. À mesure que la contagion atteignait la France et que les mesures de confinement s'étendaient, nous sommes passés à un choc généralisé qui altère la dynamique de demande et de production de tous les pays de façon simultanée. Les entreprises doivent désormais faire face à un choc de premier ordre qui peut mettre pour certaines en péril leur trésorerie et leur survie.

#### ■ Un choc « multicanal »

Effet choc d'offre	Effets directs dévastateurs du confinement sur le transport, le tourisme, l'hôtellerie-restauration, les activités récréatives, le commerce spécialisé, les industries à l'arrêt (automobile, équipement, construction)	Fort impact direct sur l'emploi précaire, CDD courts (secteurs à très forte réactivité de l'emploi)
	Possibilités de distribution très restreintes concernant le commerce spécialisé, hormis le circuit du e-commerce	Conséquences massives tout au long des filières de production de biens durables
	Très brutale dégradation des marges et de la trésorerie, hausse des faillites	Le choc va peser principalement à court terme sur le compte d'exploitation des entreprises
	Restriction de l'offre de travail liée aux mesures de confinement et de quarantaine	Effet qui n'est que partiellement compensé par le télétravail
	Rupture des chaînes d'approvisionnement en amont + restriction du fret	Effet prix collatéral sur certains composants Hausse des prix du fret
	Accès restreint à certains biens d'équipement	Effet peu prégnant à court terme et non pertinent à long terme.
Effet choc de demande	Gel de l'investissement et des embauches, hausse du chômage (partiel ou non)	Les secteurs les plus exposés au confinement, sont des secteurs de service (ce qui est atypique), à ajustement rapide de l'emploi. Le chômage partiel ne pourra absorber tout le choc
	Ajournement forcé de toutes les dépenses de consommations de biens et services non distribués (45% de la consommation). Effet diffus sur la confiance des ménages à plus long terme	Hausse massive et forcée du taux d'épargne
	Ralentissement de la demande mondiale (circuit exportations)	Effet puissant du multiplicateur du commerce international
Effet mixte	Impact sur la production des filiales étrangères des groupes français	Effet diffus sur l'économie domestique de la dégradation des comptes consolidés des groupes nationaux et étrangers implantés en France (50% de l'emploi marchand résident).

## 1.3. QUEL SCÉNARIO DE REPRISE ?

**Quelle résilience pour le secteur financier ?**

Le choc du COVID 19 et des mesures de confinement qui s'imposent est d'une ampleur inédite dans une période de paix. Simultané, dans toutes les régions du monde, il comporte des effets multiplicateurs sur le commerce international d'une ampleur redoutable. Un choc d'une telle brutalité interroge nécessairement sur la résilience du secteur financier. Une défaillance des institutions financières créerait des effets de second tour extrêmement aggravants. La chute des bourses, que l'on observe dès à présent, ne fragilise que les intermédiaires financiers qui portent ce risque directement, en compte propre. L'industrie du capital investissement est en revanche très exposée à court terme. Les banques, pour leur part, ne sont que très indirectement exposées. Les fonds de gestion dont elles sont actionnaires ne gèrent ce risque que pour le compte de clients. Elles sont en revanche plus directement impactées par l'inversion de la courbe des taux, qui consume leurs marges d'intérêt et par la montée à terme des créances douteuses à leur actif, liée à la forte augmentation du risque de faillite des entreprises sur lesquelles elles sont exposées.

**Un scénario de reprise en V reste possible**

Face à la gravité de ce choc, aux risques de faillites en chaîne dans le secteur privé, à la dégradation induite des bilans bancaires, à l'effet de freinage que produira l'effort de restauration des trésoreries et des comptes publics et aux changements durables de comportement de mobilité, le scénario en V reste encore possible, mais il est très fragilisé si les mesures de confinement s'étirent jusqu'à l'été. Il sera mécaniquement puissant au troisième trimestre, si les mesures de confinement ne durent pas plus de 45 jours (selon notre hypothèse médiane) mais il risque d'être insuffisant pour compenser l'activité perdue, compte tenu de l'arrière-plan financier qui pourrait créer un effet de « longue traîne ». Les enveloppes de soutien public et monétaire risquent rapidement de se révéler insuffisante compte tenu de l'ampleur et du risque d'étirement de l'arrêt de l'activité qui touche de plein fouet plus d'un tiers de l'économie, et dont le périmètre pourrait encore s'étendre.

**■ Un scénario en V n'est pas certain**

Rebond possible à la fin du confinement	Mais risque de crise à double détente, comme en 2008	
Restauration de la Bourse	Risque de surajustement à la hausse sur les prix des matières premières et les produits de base, compte tenu de la destruction des capacités	Fragilité de la sphère financière à surveiller
Restockage		
Rattrapage de la demande différée	Effort prolongé de <b>reconstitution de trésoreries</b> , qui freinera au-delà du pic d'épidémie les embauches et l'investissement	Les banques peuvent bénéficier d'un effet d'aubaine à court terme grâce à la hausse des opérations de crédits de trésorerie aux entreprises (si la crise est limitée dans le temps)
Diminution du taux d'épargne		
Contexte prolongé de faiblesse des taux d'intérêt et de l'inflation	Efforts de consolidation des finances publiques, sur fond de forte dégradation des comptes de l'État	Mais risque de restriction du crédit lié à la restauration des ratios de risque ou de liquidité momentanément assouplis

## 1.4. LE SCÉNARIO DE CROISSANCE DE XERFI ET LES INDICATEURS CLÉS

### Un premier scénario médian de croissance

La pandémie du Coronavirus crée une situation d'incertitude économique radicale. Il serait très prématuré de prétendre faire une prévision à ce stade de la crise. **Nous proposons dès lors un scénario médian de croissance (-3,3% en 2020, +3,0% en 2021)**, sur lequel les risques d'erreur sont évidemment extrêmes. Ce scénario suppose un dévissage cumulé de l'activité de l'ordre de 10% aux premier et deuxième trimestres. En dépit de l'incertitude qui entoure ce chiffrage, il nous paraît prudent d'intégrer au minimum ce contexte macro-économique dégradé comme base de l'évaluation de la dynamique des marchés et des risques induits sur l'activité des entreprises dans les trimestres à venir. Ce scénario médian sera sujet à de multiples révisions, au fur et à mesure que l'information se précisera. Il est possible qu'à ce stade, il sous-estime le lissage induit par l'inertie des décaissements. L'instabilité infra-annuelle de l'activité est en effet d'une ampleur inédite. Mais compte tenu d'une certaine stabilité sous-jacente de l'emploi (en baisse amortie par l'extension du dispositif de chômage partiel) et des revenus des ménages, notamment du fait du ralentissement de l'inflation et des dispositifs budgétaires et monétaires destinés à préserver les capacités, il existe une puissante force de rappel (technique) pour faire revenir rapidement l'économie dans son couloir de croissance de moyen terme.

### Baisse de la trésorerie et hausse de l'épargne : un double à-coup de grande ampleur

Cette dualité inédite entre la dynamique du revenu des ménages et l'effondrement de l'offre et de la consommation, liée au contingentement de la force travail et aux restrictions forcées de l'accès à certains biens et services, crée deux à-coups simultanés d'une ampleur considérable : **l'un à la baisse sur les marges et la trésorerie des entreprises**, et par ricochet sur les comptes de l'État, qui temporise le choc par des transferts ; **l'autre à la hausse sur le taux d'épargne des ménages**, qui sont dans l'impossibilité réglementaire et fonctionnelle de dépenser leur revenu. Pour prendre la mesure de l'ampleur de ce choc et de l'incroyable instabilité créée sur les profils infra-annuels, il suffit de regarder la part des dépenses de consommation qui est tout ou partie bloquée par le confinement. Cette part est de l'ordre de 45%. Si ce blocage s'étire sur un mois dans un trimestre, cela signifie une contribution de -15 points à la croissance trimestrielle de la consommation. Cela aide à comprendre le profil, en première approche insensé, des variations trimestrielles du compte qui est présenté.

### Une récupération en forme de V encore intégrée dans notre scénario

Cette projection médiane, intègre largement la possibilité d'une récupération en forme de V de l'économie. Néanmoins, le choc étant largement centré sur les services, une partie des dépenses perdues n'est pas récupérable, hormis quelques effets de *rush* à la sortie du confinement. De surcroît, la montée des dettes bancaires, l'allongement des délais de paiement pour les PME, la dégradation inévitable de la trésorerie des entreprises et la forte dégradation des comptes publics invitent à la prudence sur le potentiel de récupération rapide et sans séquelles de l'économie à moyen terme. L'investissement pourrait être assez fortement pénalisé, ainsi que la construction, qui était déjà en phase de ralentissement. Certains secteurs à cycle long de production, comme l'aéronautique ou le ferroviaire, pourraient également mettre en cause leurs plans de charge compte tenu de la dégradation de la situation financière des transporteurs. L'automobile pourrait porter également longtemps la trace du choc alors que son modèle est déjà en plein doute, ce qui pourrait accélérer la décrue et la concentration des capacités.



Le scénario de rebond reste aussi prudent compte tenu de l'hétérogénéité des durées de résolution de la crise selon les différentes régions du monde. Il existe notamment de gros doutes, sur la capacité d'endiguement de l'épidémie sur le continent américain, et dans de nombreux pays en développement.

### ■ Structure de la consommation des ménages

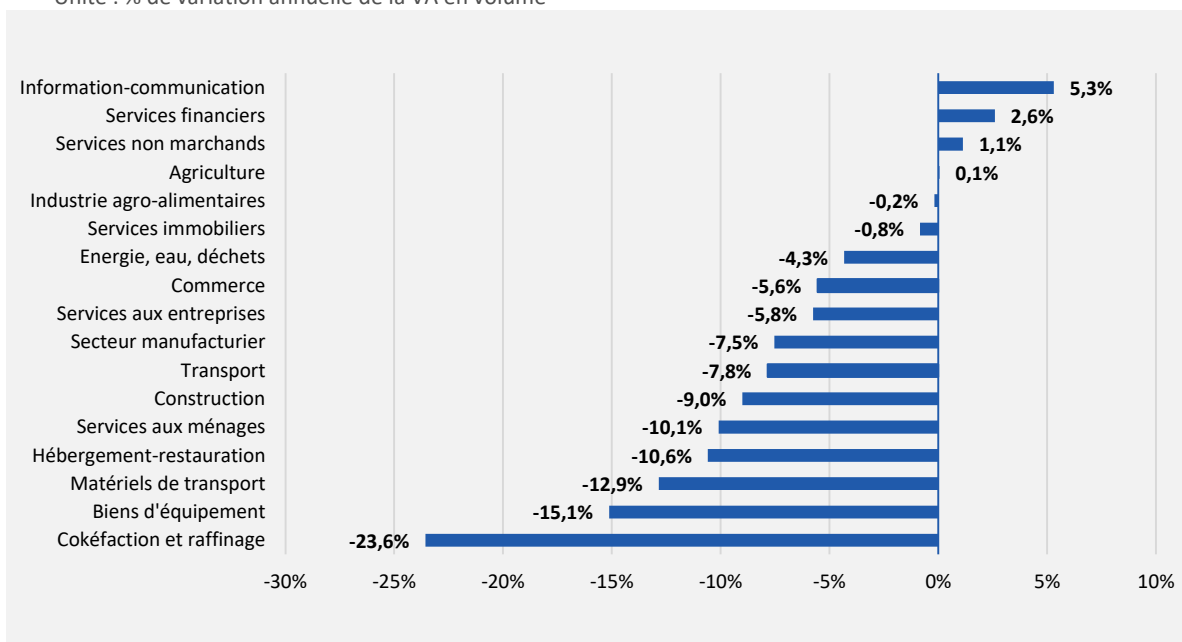
Unités : part en % de la consommation des ménages

Biens et services contingentés par le confinement ou non accessibles		Biens et services accessibles	
Articles d'habillement et chaussures	3,6	Produits alimentaires et boissons non alcoolisées	13,1
Entretien et réparation du logement	1,6	Boissons alcoolisées, tabac et stupéfiants	3,7
Meubles, articles d'ameublement, etc.	1,4	Loyers d'habitation effectifs	4,6
Articles de ménage en textiles	0,3	Loyers d'habitation imputés	14,4
Appareils ménagers	0,8	Alimentation en eau et services liés au logement	1,4
Verrerie, vaisselle et ustensiles de ménage	0,6	Électricité, gaz et autres combustibles	4,3
Outillage et autre matériel pour la maison et le jardin	0,4	Biens et services pour l'entretien courant du foyer	1,1
Transports	14,1	Santé	4,0
Matériel de téléphonie et de télécopie	0,4	Services postaux	0,1
Loisirs et culture	7,9	Services de téléphonie et de télécopie	1,9
Restaurants et hôtels	7,6	Enseignement	0,5
Soins corporels	2,5	Protection sociale	2,0
Autres services	1,2	Assurance	4,2
Effets personnels nca	1,0	Services financiers nca	1,2
<b>Total contingenté</b>	<b>43,5</b>	<b>Total accessible</b>	<b>56,5</b>

Traitement Xerfi / Source : Eurostat

### ■ Projection de croissance de valeur ajoutée en volume des grands secteurs de l'économie

Unité : % de variation annuelle de la VA en volume



Traitement et projections Xerfi / Source : INSEE

■ PIB et compte emploi-ressource : scénario médian au 22/03/2020, bâti sur l'hypothèse d'un confinement de 45 jours

France	2018	2018	2019	2020	2021	T1 19	T2 19	T3 19	T4 19	T1 20	T2 20	T3 20	T3 20	T1 21	T2 21	T3 21	T4 21
PIB	100%	1,7	1,3	-3,3	3,0	0,3	0,4	0,3	-0,1	-2,0	-6,9	7,7	0,2	0,3	0,5	0,4	0,3
Consommation	54%	0,9	1,2	-3,5	6,9	0,4	0,2	0,4	0,3	-4,0	-11,0	18,0	1,0	0,2	0,4	0,4	0,4
Cons. Publique	24%	0,8	1,3	1,6	0,9	0,2	0,4	0,5	0,5	0,3	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Investissement	23%	2,8	3,6	-8,0	3,9	0,5	1,4	1,3	0,2	-5,1	-17,0	21,7	0,4	-0,4	-0,6	-0,6	-0,6
Construction	12%	2,1	3,2	-7,5	3,6	0,4	1,7	0,9	0,2	-5,0	-17,0	22,0	-0,2	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5
Équipement	5%	2,1	3,6	-10,0	4,4	1,4	0,9	1,2	-0,4	-5,5	-19,0	21,0	2,0	0,0	-0,7	-0,7	-0,7
Stocks	* 1%	-0,3	-0,4	-0,4	0,5	0,3	-0,2	-0,1	-0,5	-0,1	-0,4	0,9	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Exportations	32%	3,5	1,9	-7,4	2,2	0,3	-0,2	-0,3	0,0	0,1	-6,0	-5,0	-2,0	3,0	4,0	3,0	2,0
Importations	33%	1,2	2,2	-8,4	9,2	1,3	-0,2	0,4	-0,4	-4,1	-15,6	17,4	0,4	1,8	2,5	1,9	1,4
Commerce extérieur	* -1%	0,7	-0,1	0,4	-2,2	-0,3	0,0	-0,3	0,1	1,4	3,2	-6,8	-0,7	0,3	0,4	0,3	0,2
Balance courante	**	-15	-19	-15	-40	-5	-6	-6	-1,9	-1	7	-10	-12	-11	-10	-9	-9
Bal. courante (% PIB)		-0,6	-0,8	-0,6	-1,7												
Emploi		1,2	1,0	-0,7	-0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	-0,2	-0,8	-0,5	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Taux de chômage		9,0	8,5	9,6	10,5	8,6	8,5	8,5	8,2	8,6	9,5	10,1	10,2	10,3	10,5	10,6	10,7
Salaires	***	1,5	1,7	1,6	1,3	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Inflation		1,8	1,1	-0,1	0,7	0,1	0,4	0,3	0,2	0,1	-1,1	0,0	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5
Solde sect. public	**	-59	-77	-162	-78												
Solde sect. public (% PIB)		-2,5	-3,2	-6,9	-3,2												
Dette publique (% PIB)		98	101	112	108												
PIB nominal	**	2 354	2 420	2 331	2 413												

Variation d'une période sur l'autre, sauf indication contraire : \* contribution à la croissance du PIB

\*\* mds d'euros

\*\*\* salaire horaire

Traitement et projections Xerfi / Source : INSEE

## 1.5. LES SECTEURS EN PREMIÈRE LIGNE

### ■ Les secteurs en première ligne

Secteurs	Poids dans le PIB	Croissance 2020 et 2021		Commentaires
<b>Ce sont les secteurs les plus directement et massivement impactés par les mesures de confinement</b> , soit qu'ils soient mis à l'arrêt quasi-intégral, soit qu'ils soient très fortement exposés au dévissage du commerce international. Ce second facteur peut étirer la crise dans le temps, compte tenu des décalages géographiques dans la diffusion de la pandémie et de ses effets paralysant sur l'offre et la demande.				
<b>1- Services liés à la mobilité et / ou engageant une socialisation</b>	<b>20,8%</b>	<b>-7,3%</b>	<b>+11,0%</b>	<p>Ces services sont en première ligne. Ils pourraient perdre en moyenne plus de 60% d'activité entre mi-mars et fin avril et -16% entre le second semestre 2019 et le premier semestre de 2020.</p> <p>Certains secteurs ont peu d'effets d'entraînement (les services aux ménages notamment, l'hôtellerie). La fermeture des magasins spécialisés ou des bars et restaurants bloque en revanche des composantes de la chaîne de production amont, avec de très forts effets collatéraux sur toute la chaîne d'approvisionnement. Sur ces secteurs à très fort BFR, le risque de faillite est considérable.</p>
<i>Hébergement et restauration</i>	2,8%	-10,6%	+13,4%	
<i>Transport</i>	4,4%	-7,8%	+13,2%	
<i>Commerce</i>	10,7%	-5,6%	9,4%	
<i>Services aux personnes / activités récréatives, soins, loisirs, culture etc.</i>	2,9%	-10,1%	11,8%	
<b>2- Les industries (y compris la construction) à l'arrêt et/ou très fortement exposées au commerce international</b>	<b>8,2%</b>	<b>-10,7%</b>	<b>5,6%</b>	<p>Ces secteurs de l'industrie et de la construction, ont un puissant pouvoir d'entraînement sur le reste de l'économie marchande. Ces secteurs, qui amplifient traditionnellement le cycle économique, sont pour une large part techniquement à l'arrêt du fait des retombées de la politique de confinement. L'accord du 22 mars entre Le gouvernement et les fédérations du bâtiment et travaux publics devrait néanmoins permettre de maintenir la continuité de certains chantiers, mais à marche ralentie.</p>
<i>Matériel de transport</i>	1,3%	-12,9%	-1,4%	
<i>Biens d'équipement</i>	1,5%	-15,1%	1,0%	
<i>Construction</i>	5,5%	-9,0%	8,3%	

## 1.6. LES SECTEURS SUIVEURS ET RÉSILIENTS

### ■ Les secteurs suiveurs, entraînés dans la baisse générale de l'activité

Secteurs	Poids PIB	Croissance 2020 et 2021		Commentaires
Ces secteurs, qui occupent des maillons clés des chaînes de valeur industrielles ou de la construction, amplifient traditionnellement le cycle économique (le PIB). Ils doivent se préparer à une récession sévère d'autant que la fermeture des commerces spécialisés bloque l'écoulement de la production après des ménages en aval. Ils auront dès lors très largement recours au chômage partiel.				
<b>3- Les industries et services en amont ou aval des chaînes de valeur</b>	<b>21,8%</b>	<b>-6,0%</b>	<b>0,2%</b>	Tous ces secteurs, ne seront pas confrontés aux mêmes périls. Certains métiers, du fait de leur spécificité ou d'éléments liés à leur modèle d'affaires et de facturation, amortissent le choc, à l'instar de certains SAE (services de sécurité et nettoyage, de comptabilité, services d'analyse, essais et inspections techniques ou services juridiques), l'énergie, les réseaux d'eau potable et d'assainissement, la collecte et le traitement des déchets, la pharmacie. D'autres prennent le choc de plein fouet : intérim, ingénierie, conseil, restauration collective, événementiel, matériaux, etc.
<i>Services aux entreprises</i>	14,1%	-5,8%	-0,6%	
<i>Les autres industries (hors IAA)</i>	5,4%	-7,1%	2,1%	
<i>Utilities, secteurs de l'énergie et de l'environnement</i>	2,3%	-4,3%	-0,1%	

### ■ Les secteurs résilients ou contra-cycliques, stabilisant à court terme

Secteurs	Poids PIB	Croissance 2020 et 2021		Commentaires
Ces secteurs sont stabilisants. Soit par convention comptable : leur valeur ajoutée est estimée sur la base des coûts engagés (services administrés, santé, éducation) ou estimée de façon conventionnelle (à l'exemple des loyers fictifs imputés des ménages propriétaires). Soit parce que leur activité est stimulée par le contexte de crise à brève échéance : télécommunications, certaines opérations bancaires, IAA, etc.				
4- Services administrés et secteurs contra-cycliques	49,1%	1,2%	1,0%	Même si certains des services administrés sont à l'arrêt (éducation ou certains guichets publics par exemple), ils continuent à contribuer positivement à la croissance. La mobilisation de moyens supplémentaires sur la santé peut marginalement accroître l'activité dans ce secteur.  Du côté de la sphère marchande, quelques rares segments bénéficient de la crise : la branche communication dopée par le confinement et le télétravail, de même que la part des IAA, qui s'adresse au circuit du commerce de détail.  Certains segments n'en sont pas moins négativement impactés (les médias, du fait de la chute des recettes publicitaires, les activités Foodservice des IAA, destinées à la restauration, l'activité des agences immobilières, du fait du gel des transactions dans l'ancien etc.)
Les services administrés	22,1%	1,1%	0,1%	
La filière alimentaire	3,7%	-0,1%	0,2%	
Les services financiers	4,5%	2,6%	2,2%	
Services immobiliers	12,4%	-5,4%	0,7%	
Information et télécommunication	0,6%	5,3%	2,1%	

# LES CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES POUR L'AUTOMOBILE ET LES MATÉRIELS DE TRANSPORT

Pour analyser les secteurs de l'automobile et du matériel de transport, nous avons pris principalement en compte les secteurs, les typologies d'acteurs ou les marchés suivants :

- **Industrie automobile (code 29 de la NAF)** : comprend la construction de voitures, poids-lourds, véhicules de loisirs, etc. ainsi que les équipementiers (hors pneumaticiens) et les fabricants de carrosseries et remorques
- **Autres matériels de transport (code 30)** : comprend essentiellement la construction d'aéronefs et d'engins spatiaux, de navires, de matériels ferroviaires roulants, de vélos et de motocycles.
- **Fabrication et rechapage de pneumatique (22.11)** : regroupe les activités industrielles des pneumaticiens
- **Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles (code 45)** : comprend toutes les activités de vente de véhicules neufs (concessionnaires) comme d'occasion ainsi que toutes les activités d'entretien-réparation (y compris le négoce et la vente au détail de pièces et équipements automobiles)
- **Location et location-bail de véhicules automobiles (code 77.1)** : regroupe les activités de location courte et longue durée de véhicules légers et lourds
- **Contrôle technique automobile (code 71.20A)**



## À RETENIR

1

L'industrie des matériels de transport se répartie en 4 grands secteurs : l'automobile, l'aéronautique, le naval et le ferroviaire. Le premier est très exposé à la crise du Covid-19, le second un peu moins. En revanche, naval et ferroviaire devraient être préservés.

2

Dans l'automobile, les constructeurs subissent à la fois la chute de la demande, la défaillance des chaînes d'approvisionnement et des fermetures d'usines temporaires. Le choc sera très rude et les acteurs demandent déjà des aides gouvernementales, notamment la suspension des objectifs de baisse des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> pour 2020.

3

Renault est particulièrement exposé. Déjà affaibli avant la crise, le constructeur comptait notamment sur le lancement des nouvelles *Clio* et *Captur*, forcément contrarié. Une nationalisation n'est pas à exclure, l'État étant déjà actionnaire à plus de 20%.

4

Du côté des équipementiers, si les grands groupes apparaissent globalement solides, des défaillances sont inévitables chez les PME, d'autant plus que certaines étaient déjà en difficultés avant la crise. À moyen terme, des relocalisations depuis l'Asie sont possibles, mais cela se fera sans doute plutôt au profit de pays d'Europe de l'Est ou du Maghreb.

5

Dans l'aéronautique, la situation est beaucoup plus fragile malgré l'importance du carnet de commandes d'Airbus. Avec la crise, de nombreuses commandes seront reportées ou annulées par les compagnies aériennes. Or, si les avions de la famille A320 ont des milliers de commandes, ce n'est pas le cas des A330 et A350. Airbus a déjà annoncé un net ralentissement de la production d'A330 lorsque les usines rouvriront. Par ailleurs, des défaillances sont à attendre du côté de certains équipementiers de petite et moyenne taille.

6

Dans les services automobiles, le plus dur sera de passer le cap du confinement. Les activités structurelles, comme l'après-vente et le marché de l'occasion retrouveront assez vite un rythme d'activité important, bien qu'inférieur à l'avant-crise. La rémission sera plus longue dans la vente de voitures neuves, affectée en particulier par la chute de la demande des entreprises.

## 2.2. L'IMPACT SUR LA DEMANDE

### Le marché automobile durablement atteint

Au-delà de la fermeture temporaire des concessions, la demande en automobiles sera affectée durablement par la crise du Covid-19. Peur de possibles résurgences et hausse du chômage affecteront la demande des ménages pendant des mois. Quant aux entreprises, elles décaleront autant que possible l'achat de nouveaux véhicules pour préserver leur trésorerie.

### La très forte internationalisation des activités complique la sortie de crise

Dans l'automobile, et plus encore l'aéronautique et le naval, une très large part de la production est destinée à l'export. Le démarrage de l'économie dans le reste de l'Europe (pour l'automobile) et dans le monde (aéronautique et naval) sera donc indispensable au rétablissement de la demande adressée à nos industriels. Or, il est probable que certains pays sortent plus durablement affaiblis de la crise que la France, ou du moins qu'ils en sortent plus tardivement.

Principaux moteurs de la demande en matériels de transport	Évolution 2020 / 2019	Commentaires
<b>Pouvoir d'achat et moral des ménages</b>	↓	Les ménages représentent environ la moitié des achats de voitures neuves en France et même près des deux tiers en intégrant les véhicules de démonstration, revendus par la suite comme occasion 0 km. Ils sont aussi déterminants dans les activités d'entretien-réparation. Lorsque l'inquiétude augmente, les épisodes passés montrent une baisse nette des achats de véhicules et, dans une moindre mesure, de prestations d'entretien réparation.
<b>Investissement des entreprises</b>	↓↓	Les entreprises vont donner la priorité à la préservation de leur trésorerie (ne plus avoir de <i>cash</i> c'est être acculé à la faillite). Les achats de véhicules font parties des dépenses assez facilement arbitrables et seront donc massivement reportés. Dans l'aéronautique, les compagnies aériennes ont non seulement gelé tout nouvel achat mais aussi demandé des reports de livraisons pour les commandes passées.
<b>Dynamisme du tourisme</b>	↓↓↓	Le tourisme affecte directement de nombreuses activités du secteur. Aéronautique (gel des commandes d'avions), construction navale (navires de croisière) et location courte durée de véhicules seront directement et durement affectés par l'effondrement du tourisme, qui se prolongera certainement plusieurs mois, au-delà des mesures nationales de confinement.
<b>Activité du transport de marchandises</b>	↓	L'activité du transport de marchandises impacte directement les secteurs de la fabrication, vente et location de poids lourds et de remorques. S'il devrait être relativement épargné par la crise, une baisse d'activité significative est inévitable et l'attentisme sera de mise en matière d'investissements.



## 2.3. LA SEGMENTATION SECTORIELLE

### Une crise aux effets variables selon les activités

Les activités liées aux matériels de transport sont toutes fortement affectées par la crise, mais à des degrés divers. Ainsi, pour la durée du confinement, certains sont expressément tenus de fermer leurs portes (ventes de véhicules par exemple), alors que d'autres doivent poursuivre leur activité (dépannage et réparation par exemple).

#### ■ Répartition des différentes activités face au confinement

Les secteurs préservés	Les secteurs perturbés	Les « interdits d'exercice »
<p><b>Exemples</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dépannage et réparation automobile</li> <li>- Contrôle technique (si classement incendie W)</li> </ul>	<p><b>Exemples</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construction automobile</li> <li>- Construction aéronautique</li> <li>- Construction navale</li> <li>...</li> </ul>	<p><b>Exemples</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Concessionnaires automobiles</li> <li>- Contrôle technique (si classement incendie M)</li> <li>- Stations de lavage (sauf si enregistrées dans le code NAF 45.20)</li> </ul>
<p><b>Commentaire</b></p> <p>– Ces activités ne font pas parties de secteurs interdits d'exercice et, pour certaines (surtout la réparation et le dépannage), sont même expressément citées comme indispensables au bon fonctionnement de l'économie</p>	<p><b>Commentaire</b></p> <p>– Ces activités ne font pas partie de secteurs interdits d'exercice, mais les grands groupes ont tous mis leurs usines à l'arrêt, faute de débouchés, de pièces détachées ou simplement par mesure de protection des salariés</p> <p>– La reprise de l'activité ne se fera pas de manière uniforme selon les secteurs. Pour certains (ferroviaires notamment) ce sont essentiellement des considérations sanitaires qui bloquent et la reprise pourrait se faire avant la fin du confinement (s'il n'est pas durci). Pour les autres, ce sera plus long et dépendra notamment du rétablissement des <i>supply chains</i>.</p>	<p><b>Commentaire</b></p> <p>– Ces secteurs ont été expressément désignés par le gouvernement comme devant fermer leurs portes</p> <p>– D'importantes ambiguïtés subsistent sur certains points. Par exemple, les concessionnaires doivent théoriquement maintenir leurs activités de réparation, mais beaucoup ont décidé de cesser toute activité, au moins temporairement</p>

Source : Xerfi



## 2.4. LES CAPACITÉS DE RÉSISTANCE ET DE REBOND

### ■ Évaluer la capacité de résistance et de rebond des entreprises du secteur

Méthodologie : chaque critère est noté de 1 à 4, 1 indiquant une faiblesse et 4 une force/capacité importante

Critères d'évaluation	Scoring	Commentaires
<b>Santé (économique et financière) des entreprises <u>avant la crise</u></b>	3	Globalement, la santé économique des entreprises était bonne avant la crise, la plupart des secteurs concernés étant plutôt en haut de cycle. Toutefois, dans l'industrie automobile, le groupe Renault était en difficulté et pourrait avoir besoin à court terme du soutien de l'État. De nombreux équipementiers étaient également affectés par la baisse de la production automobile en Allemagne et au Royaume-Uni depuis 2 ans ainsi que par la crise du diesel. Ils dépendront pour leur survie du soutien de leurs donneurs d'ordre et du gouvernement.
<b>Degré de continuité de l'activité <u>pendant la crise</u></b>	1	La plupart des acteurs industriels se sont mis à l'arrêt depuis le début du confinement ou ont très fortement réduit leur activité. Une reprise avant la fin du confinement est très probable dans le naval et le ferroviaire, mais peu probable dans l'aéronautique et l'automobile (défaillance de la <i>supply chain</i> et manque de demande). Du côté des services, certains sont interdits par la loi (vente de véhicules) et d'autres ne fonctionneront qu'au ralenti (réparation automobile).
<b>Importance des effets de rattrapage <u>post-crise</u></b>	1	Construction ferroviaire et navale (sauf défaillance d'un important croisiériste) devraient rapidement retrouver leur rythme de croisière. Dans l'aéronautique, l'activité reprendra certainement au ralenti, en tout cas sans effet de rattrapage. Dans l'automobile, où il n'y a pas de commandes de long terme, l'effet de rattrapage sera très limité et la demande probablement impactée durablement, au moins du côté des entreprises (50% du marché en France, davantage au niveau européen). Dans les services, l'effet de rattrapage sera limité et la demande sera en ralentissement compte tenu notamment de la hausse du chômage.
<b>Opportunités de croissance <u>liées à la crise ou post-crise</u></b>	1	Très peu d'opportunité de croissance liée à la crise dans le secteur, à l'exception des possibilités de rachats à moindre coût de concurrents défaillants et de récupération de la clientèle d'entreprises liquidées.
<b>Synthèse</b>	–	Le Covid-19 portera un coup très rude à ces secteurs. Pour les acteurs des services, il s'agira surtout de survivre à la période de confinement. L'activité sera certainement un peu moindre par la suite, mais sans chute par rapport aux mois précédents la crise (à l'exception de la vente de véhicules neufs). En revanche, du côté de l'industrie automobile, l'activité sera durablement impactée, bien au-delà de la période de confinement. L'aéronautique sera également en grande difficulté. Le naval (sauf défaillance d'un grand croisiériste) et le ferroviaire épargnés.

Source : Xerfi