Anjou Eco n°61 – novembre 2020

Enquête 3 pages

**Crise sanitaire : les filières automobile et aéronautique au cœur des turbulences**

***Constructeurs à l’arrêt, avions cloués au sol… La pandémie de Covid-19 a mis à mal deux filières clés du paysage industriel français, l’automobile et l’aéronautique. Ces turbulences, qui se ressentent aussi en Maine-et-Loire, révèlent toutefois des problématiques bien différentes entre les deux secteurs.***

Le coup de frein a été brutal. Entre les deux mois de confinement, les contraintes sanitaires et les mesures visant à limiter les regroupements et les déplacements de personnes, notre monde d’ultra-mobilité s’est comme figé. Avec un impact direct sur les voyagistes, les compagnies aériennes, les constructeurs d’avions et de voitures, et tous leurs sous-traitants.

En Maine-et-Loire, environ 80 entreprises travaillent pour le secteur aéronautique, et une soixantaine pour la filière industrielle automobile, sans compter les distributeurs de véhicules neufs et d’occasion. Des chiffres qui cachent une grande disparité de situations, selon le profil de ces fournisseurs (équipementiers, prestataires de services, bureaux d’études) et leur niveau de dépendance à ces marchés.

Pour les plus touchés, la priorité a été de sécuriser les salariés grâce au télétravail et aux protocoles sanitaires, réduire les coûts fixes en utilisant les RTT, les congés payés et le chômage partiel, et consolider si besoin la trésorerie en faisant appel au Prêt Garanti par l’État. La plupart des entreprises ont ainsi réussi à traverser la tourmente. Cependant, cette crise a mis en lumière des enjeux assez différents pour chacune des deux filières.

***Crise conjoncturelle ou bouleversement structurel ?***

« *Pour répondre à cette question*, indique Pierre Haenel, conseiller Performance et Financement à la Chambre de Commerce et d’Industrie de Maine-et-Loire, *il faut savoir que l’aéronautique et l’automobile faisaient face, avant la crise, à des problématiques bien distinctes. Le secteur aéronautique était en plein boom depuis plusieurs années, avec des carnets de commande à la limite de la saturation et des perspectives solides. Il a donc pris de plein fouet l’arrêt quasiment total de l’activité des compagnies aériennes. Il s’agit d’une conjoncture très exceptionnelle, dont la gravité dépendra du temps que mettront les vols à se relancer.*

*L’univers automobile, à l’inverse, est habitué à traverser des contractions de marché ponctuelles : coût du pétrole, réglementations, ralentissement économique… D’une nature plus souple, cette filière est cependant confrontée à de profondes mutations : après avoir connu d’importantes délocalisations, elle voit aujourd’hui son produit se transformer, avec l’avènement de modèles hybrides ou électriques, de plus en plus autonomes. Pour résumer, si l’aéronautique semble plus durement touchée, c’est sans doute plutôt à court terme, alors que le secteur automobile vit une remise en question à moyen terme.* »

***Aéronautique civile : trou d’air et onde de choc***

Avec une chute de plus de 90% des liaisons aériennes intérieures et internationales, les compagnies ont vu leurs flottes immobilisées, tout en continuant à assumer des coûts de structure importants (salaires, maintenance des appareils, échéances financières…). Dans ce contexte, leur variable d’ajustement a été de suspendre ou reporter des commandes d’avions. Airbus a ainsi annoncé une réduction de 30% de ses cadences de production d’avions monocouloir comme l’A320, et plus encore sur les moyens et longs courriers.

Or, comme le souligne François Dallet, vice-président du cluster régional Neopolia Aerospace et dirigeant de la société SIO à Beaucouzé, qui réalise du marquage de pièces techniques pour l’industrie et notamment l’aéronautique, « *la présence d’Airbus à Nantes et Saint-Nazaire a entraîné une focalisation importante en région. Sur le département, il y a des fournisseurs directs comme SIO, Meggitt Artus à Avrillé ou Constellium Aviatube à Montreuil-Juigné, et des entreprises qui travaillent auprès d’équipementiers et de systémiers. Si Airbus diminue sa production, c’est toute la filière qui en subit les conséquences. Airbus va vivre un temps sur ses stocks de pièces, dimensionnés pour une cadence élevée, avant de passer des commandes en baisse à ses fournisseurs de rang 1. Cela va se répercuter en s’amplifiant sur toute la chaîne de fournisseurs, avec des difficultés évidentes pour certains. Jusqu’à ce que le système se recale sur un nouveau rythme de production*. »

***« La crise a stoppé net Airbus***

***en pleine croissance »***

Comment échapper à cette onde de choc ? Si cela semble délicat pour les fournisseurs dont l’activité dépend essentiellement d’Airbus, en Maine-et-Loire de nombreux acteurs parviennent à amoindrir le choc grâce à une diversification déjà active avant la crise, vers l’aviation militaire ou d’autres secteurs à forte valeur ajoutée. « *Tout le monde réduit la voilure*, confirme François Dallet, *en essayant au maximum de préserver les compétences. Chez SIO, nous sommes engagés depuis trois ans dans une ouverture commerciale vers les secteurs du luxe, du médical ou du jouet. Ce travail de fond porte ses fruits au bon moment !* »

D’autre opportunités sont liées au Plan de relance de l’aéronautique, annoncé en juin par le gouvernement. Deux mesures peuvent profiter aux entreprises locales : d’une part l’accélération de l’engagement de l’État sur certains programmes de défense aéronautique, d’autre part un fonds de modernisation de 100 M€ par an sur trois ans, pour soutenir les projets de recherche. « *L’appel à projets a été initié en septembre. 80 entreprises en Pays de la Loire ont manifesté leur intérê*t, précise François Dallet*. Cet effort réel démontre la volonté de l’État d’aider les entreprises du secteur.* »

***Automobile : entre rebond et transition***

Dans un rapport publié le 17 septembre dernier, la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV) indique que « *du fait de la crise du Covid-19, cette année 2020 devrait voir la production mondiale de véhicules légers baisser de plus de 20%. (…) L’impact sur l’activité des équipementiers sera très important.* »

De fait, les fournisseurs présents sur le territoire départemental – parmi lesquels Michelin à Cholet, Valeo à Angers, Paulstra à Segré, Chassis Brakes à Saint-Barthélemy-d’Anjou, ou encore Devillé Automotive Safety Components à Baugé – ont traversé une tempête d’une soudaineté et d’une violence inouïes. « *Le marché s’est effondré d’un coup,* témoigne Cédric Picard, Directeur Général de l’activité automobile chez Devillé Group. *Notre Groupe de 700 personnes réalise plus de 95% de son chiffre d’affaires dans l’automobile. Or les commandes se sont arrêtées du jour au lendemain. En avril, nous n’avons produit que 10% du volume habituel. Pendant plusieurs mois, cela a été le chaos sur le marché, avec un manque de visibilité même à quelques jours.* »

Même son de cloche chez Michelin à Cholet, comme le raconte Olivier Cocheteux, directeur du site : « *Le Groupe Michelin a fermé dès le 16 mars toutes ses usines en France, pour protéger le personnel. Et il s’est appuyé sur l’expérience de ses sites en Asie pour installer très rapidement un protocole sanitaire strict permettant la reprise des activités. Nous avons redémarré la production le 15 avril, mais en réalisant 25% seulement d’un mois normal car nos deux marchés – sur véhicules neufs et en remplacement – ont subi des baisses de commandes immédiates.*»

Cependant, la reprise du marché des ventes aux particuliers a été aussi rapide que vigoureuse. Ainsi, les 200 000 primes à la conversion prévues dans le Plan de relance annoncé fin mai, ont été atteintes fin juillet ! Avec un effet immédiat sur la production. « *L’activité est repartie progressivement,* confirme Olivier Cocheteux, *pour atteindre 80% en juin et 95% en juillet. Aujourd’hui notre marché a retrouvé un niveau normal d’activité et de visibilité.* » Chez Devillé Group, le mois-pivot a été septembre : *« L’activité est repartie,* raconte Cédric Picard, *avec une production supérieure à celle de septembre 2019 et des prévisions encore en hausse jusqu’à la fin de l’année. Couplée à notre dynamique de croissance intrinsèque, nous devrions atterrir à -14% sur l’année comparé à 2019*. »

Pour autant, cette reprise ne masque pas certaines disparités fondamentales, liées au positionnement des entreprises. « *Au contraire*, explique Didier Crespel, dirigeant de la société Anjou Machines Spéciales et fondateur du groupement industriel Mecamen, *ces tensions de marché accentuent l’avance prise par les entreprises qui ont su anticiper les évolutions de fond du secteur, notamment l’électrification et l’autonomisation des véhicules.* »

***« L’automobile n’a pas attendu la Covid-19***

***pour commencer à se réinventer. »***

Depuis plusieurs années le secteur automobile est confronté à des difficultés de visibilité liées aux types de motorisation, aux réglementations, à la place de l’électronique… Pour les fournisseurs, tout l’enjeu est d’adapter leur offre à cette nouvelle donne. « *Le groupe Devillé*, indique ainsi Cédric Picard, *conserve une forte croissance sur ce marché en mutation* *car les pièces que nous fabriquons, liées à la sécurité et à l’électrification des véhicules, sont alignées avec les orientations du marché*. » « *Les véhicules hybrides exercent des contraintes de poids et de couple plus importantes sur les pneumatiques,* ajoute Olivier Cocheteux*. Ces évolutions sont favorables aux fabricants de pneus premium comme Michelin.*»

Pour Didier Crespel, il faut aussi prendre en compte une tendance à la relocalisation, renforcée par la crise sanitaire : *« Lorsque vous investissez dans un projet d’avenir, vous devez aller chez votre fournisseur suivre l’avancée du travail. Si les voyages deviennent plus difficiles et la communication plus complexe, cela encourage à se tourner vers des fournisseurs de proximité. C’est pourquoi, depuis trois ans, AMS fait évoluer ses machines vers davantage de flexibilité pour permettre à ses clients d’être plus réactifs*. »

Et de conclure sur une note optimiste : « *Le secteur automobile n’est pas mort ! Il est en train de se transformer, mais la société n’est pas prête à renoncer à sa capacité à se mouvoir de façon autonome et sécurisée. Cela prendra juste des formes différentes*. »

Christophe de Bourmont

**Contact CCI :**

Christophe Houeix

02 41 20 54 58

[christophe.houeix@maineetloire.cci.fr](mailto:christophe.houeix@maineetloire.cci.fr)