

CONFLIT EN UKRAINE : ENJEUX ET IMPACTS POUR LA FILIÈRE AUTOMOBILE

Point au 14 mars 2022

Il est trop tôt pour avoir une évaluation précise des impacts sur la filière automobile de la guerre en Ukraine et des sanctions imposées à la Russie, mais **quatre types d'impacts potentiels** ont été identifiés à ce stade :

- **Impacts liés aux activités réalisées en ou pour la Russie et l'Ukraine:** en dehors de Renault et de quelques PME, l'impact direct et à court terme de la crise semble assez limité sur les entreprises de la filière automobile en Europe, à l'exception des ruptures d'approvisionnement de **faisceaux de câbles** venant d'Ukraine et qui touchent en premier lieu les constructeurs allemands, avec des impacts pour toutes les entreprises en France qui travaillent pour eux.
- **Impacts sur l'approvisionnement en matières premières :** risques sur **le noir de carbone** et **les gommes synthétiques** (Russie) ; **l'Aluminium** avec le fournisseur Rusal (notamment pour les fonderies) ; sur **le Nickel, le Cobalt et le Palladium** avec le fournisseur Nornickel ; certains **aciers** (tôles magnétiques, aciers pour roulement 100C6) avec le fournisseur OEMK ; les **ferro-alliages** (Ukraine) ; mais aussi **le bois** qui touche en particulier les carrossiers.
- **Impact sur l'augmentation des cours des matières premières et de l'énergie :** le conflit accentue le phénomène inflationniste qui frappe de plein fouet depuis plusieurs mois les entreprises de la filière. Au point de conduire certaines entreprises (fil d'acier par exemple) à arrêter de produire car le coût de l'énergie est trop élevé.
- **Impacts sur la pénurie de semi-conducteurs :** risque de difficultés d'approvisionnement d'intrants nécessaires pour la fabrication de composants électroniques, notamment le palladium (Russie), le néon (Ukraine) et le gaz C4F6, ce qui pourrait aggraver la pénurie actuelle.

La complexité des chaînes d'approvisionnement, la logique de flux tendus impliquant des stocks assez limités, les problèmes de logistique au niveau mondial et la multiplicité des sources de tension et risques de pénurie (au moins temporaires) laissent **craindre un effet domino sur la production automobile** sans qu'il ne soit possible à ce stade d'en évaluer de façon précise et quantifiée les impacts.

Dans ce contexte où les entreprises de la filière sont déjà très fragilisées par deux années de crise, il est demandé aux pouvoirs publics de **prolonger les dispositifs d'activité partielle de longue durée** (APLD), de **permettre le rééchelonnement des remboursements de PGE** (sans avoir à passer par des procédures de conciliation), et de trouver des modalités pour **stabiliser le prix de l'électricité à un niveau accessible**.

Introduction

L'ensemble de la filière automobile française est fortement impacté par la situation ukrainienne, cependant les situations peuvent être contrastées. Les deux constructeurs français ainsi que l'ensemble des grands équipementiers y sont présents, certains depuis plus d'un siècle et la plupart de façon intensive depuis 10/15 ans. **Les impacts sont au moins autant dans les sanctions que hors sanctions**, ils concernent aussi les flux de biens et ce dans les deux sens.

Pour une population qui est le double de celle de la France (**144 M habitants**), le marché russe actuel est proche de celui de la France (**1,66 M vh en 2021**) et le parc du même ordre de grandeur (environ **50M vh**). C'est donc un pays à taux de motorisation moyen : seulement **300 vh / 1000 hab** pour le double en UE. Les **perspectives de croissance** ont attiré divers acteurs, constructeurs et équipementiers, qui ont tous investi lourdement.

Les constructeurs français présents

- **Présence de Renault en Russie**
 - 2 marques : Lada et Renault / 3 usines : Togliatti (AVTOVAZ), Izhevsk (AVTOVAZ), Moscou (Renault)
 - AVTOVAZ est détenue à 100% par « LADA Auto-Holding », elle-même JV entre et Rostec
 - AVTOVAZ, vend plus de **90% de sa production localement** et les 10% restants majoritairement dans les pays voisins de la CEI. L'intégration locale est de l'ordre de **80%**.

- **Présence de Renault en Ukraine**
 - Filiale commerciale ; 20 000 ventes en 2021 (18k Renault et 2k Lada)
 - Bureau fermé depuis le 24/02 matin

- **Présence de Stellantis en Russie**
 - Usine de **Kaluga**, en joint-venture avec Mitsubishi
 - Production de 31k véhicules de marques Peugeot, Citroën et Opel + production de moteurs (au total **2000** employés)
 - Véhicules destinés très majoritairement au marché local + projet d'export de vans vers l'UE (annoncé en janvier 2022) → Impact **local** modéré

- **Présence de Stellantis en Ukraine :**
 - Une unité de vente employant 71 personnes

- **Les autres constructeurs présents**
 - **VW** (Kaluga : production de 118 000 véhicules en 2021) : usine ouverte en 2007, 1 md€ investi
 - **Mercedes** : usine ouverte près de Moscou en 2019, 1000 employés, 250 M€ investis
 - **BMW** : fait du SKD à Kaliningrad depuis 1999
 - **Ford** : a fermé ses usines et est sorti du marché depuis 2019 ; continue un peu d'assemblage de vans avec un partenaire local.

Les équipementiers présents

- **Faurecia** (à Togliatti), Plastic Omnium (par le biais de la filiale Inergy), **Valeo, Michelin, Bosch, Continental**, etc.
- Le risque pour **Plastic Omnium** est modéré : moins de 1% du CA mondial et seulement 3 usines sur 137 dans le monde.
- Les équipementiers ont contribué à faire passer un taux d'intégration autour de 10% en 2008 à 80% chez les OEMs aujourd'hui les plus avancés.
- Ils se fournissent également en matières premières sur le marché russe (ex : métaux, noirs de carbone pour les pneus).
- Il faut noter des implantations industrielles de manufacturiers français et européens de **pneumatiques** en Russie, notamment Michelin Davydovo (pneus pour véhicules particuliers et vans), Continental, Nokian et Pirelli.
- Du côté des entreprises de la **mécanique**, quelques filiales commerciales sont implantées en Russie. Les principales inquiétudes portent sur les paiements ou les transferts financiers. Inquiétude aussi sur les importations **d'aciers spéciaux**. Crainte sur le **nickel** utilisé par le traitement de surface pour les revêtements anti-corrosion zinc-nickel (anode) : de nombreuses pièces auto sont concernées. Il existe d'autres pays producteurs mais il est difficile de dire si les traiteurs de surface pourront y avoir accès en cas de mesures bloquant les importations russes.

- Pour les **plasturgistes automobiles**, ils sont globalement peu impactés à court terme avec un CA d'exportation plutôt faible, mais avec une crainte que le conflit touche la Roumanie. Impact collatéral sur le prix de l'énergie et les matières premières. Une exposition avec des intrants de production (faisceaux carburant pour la filière automobile) mais le risque est limité par un scénario alternatif d'approvisionnement. Une seule entreprise très impactée avec un site de production en Russie.

Risques liés aux flux de matières premières de Russie vers UE

L'impact pourrait être important pour de nombreux acteurs de la filière. Les principaux intrants stratégiques sont :

- **L'aluminium** : problème commun aux constructeurs, aux carrossiers, et aux fournisseurs, notamment les fonderies. La menace principale réside dans l'approvisionnement en aluminium. Plusieurs acteurs majeurs de la fonderie sous pression alu s'approvisionnent pour partie chez RUSAL ; les fondeurs non directement concernés craignent eux une hausse des prix. L'aluminium représente environ 10% du poids d'un véhicule (donc au moins 100kg).
- Le **nickel** : nécessaire à la fois pour la fabrication des batteries, pour certains aciers spéciaux et pour le revêtement des surfaces (hors caisse en blanc). La société russe **Nornickel** (1^{er} producteur mondial de nickel, Russie 3^{ème} pays producteur = env. 10% du marché) est implantée notamment en Finlande (solution alternative d'approvisionnement en Nouvelle-Calédonie mais quelles qualités et quelles disponibilités ?).
- **Le Cobalt** : Russie 2^e pays producteur en 2021 (env. 4% du marché). Le cobalt est coproduit du nickel. Toujours rôle majeur de la société russe **Nornickel**.
- Les **aciers spéciaux** (tôles magnétiques, aciers pour roulements...) : également utilisés par les forges automobiles. On parle ici essentiellement de la société OEMK visée par les sanctions. L'usine a fourni notamment 15 à 20 % d'aciers spéciaux en 2021 à l'un des gros faiseurs en France.
- **Le minerai de fer** : la Russie est le 5^e producteur Mondial (risque sur les coûts acier).
- Le **palladium** (40% de la production mondiale en Russie, 25% en Afrique du Sud) : deux applications principales (semi-conducteurs et pots catalytiques pour véhicules essence). En 3 mois, le gramme est passé de 50 à 70€ (+40%). Un pot catalytique contient entre 2 et 10g de Pd. **Nornickel** est la 1^e entreprise mondiale de Pd. La Russie est également 2^{ème} producteur mondial aussi pour le **Platine et rhodium** (env. 10% du marché).
- **Ferro-alliages** (chrome, manganèse, titane) : forte dépendance envers l'Ukraine, applications en pyrometallurgie (électrodes) et pour les aciers inoxydables.
- **Noirs de carbone** : constituent une charge renforçante utilisée pour la fabrication de la plupart des articles en caoutchouc (pneumatiques mais aussi joints, profilés d'étanchéité, pièces antivibratoires, bandes transporteuses...). Il existe des alternatives à la Russie (Chine, Inde notamment) mais tout sourcing alternatif nécessite une requalification du produit et pose d'importants problèmes de logistique (dont les coûts explosent). Risque de fortes tensions sur ce sujet.
- **Gommes synthétiques** : l'exposition est variable dans la mesure où la Russie produit certains caoutchoucs synthétiques mais pas tous (exposition plus importante pour les approvisionnements en Styrène Butadiène Rubber, Polybutadiène... et surtout en Polyisoprène de synthèse (un clone chimique du caoutchouc naturel – 60% des capacités de production en Russie)).

Cas des semi-conducteurs : Crise déjà majeure depuis deux ans et risque d'aggravation par la crise ukrainienne. 30 à 40% des matières premières des semi-conducteurs viennent de Russie. Intrants à impact majeur : **palladium, néon** (Ukraine quasi seule source), gaz **C4F6** (agent de gravure en microélectronique).

Autres impacts déjà constatés ou anticipés

- Situation **logistique** : les envois de composants européens vers la Russie (qui en situation ordinaire prennent déjà 5 jours) sont actuellement parfois bloqués dans de longues files. On signale 100km de queue à la frontière avec la Biélorussie. Les **chauffeurs**, ne souhaitant prendre aucun risque dans cette zone, commencent à manquer. Certaines usines ont seulement quelques jours de stocks et connaissent déjà des microcoupures des lignes de production. Certains industriels en viennent à hésiter à envoyer des pièces, ne sachant si finalement ils pourront être payés (risque de coupure des **flux financiers**).

- Risque d'augmentation du prix du **pétrole** (actuellement autour de 100\$ le baril) vers 116\$ (estimation IHS), avec pour conséquence une diminution des budgets des ménages et une baisse des marchés auto (en particulier en UE et aux US, la Chine et le Moyen-Orient restant probablement moins impactés).
- Risque d'augmentation du prix du **gaz** (et de **l'électricité**), d'où une augmentation importante des coûts de production et du prix des véhicules (déjà en forte inflation).