



Vitry-sur-Seine, le 15 février 2022

Communiqué de presse

SNCP

60, rue Auber
94408 Vitry-sur-Seine Cedex

Tél. : +33 1 49 60 57 57

Fax : +33 1 45 21 03 50

www.lecaoutchouc.com

info@lecaoutchouc.com



Le blues des fournisseurs de pièces en caoutchouc pour l'automobile.

Le secteur automobile en France, comme en Europe, n'a pas connu de reprise en 2021 contrairement à la plupart des autres industries. Pas de rebond des immatriculations, pas de rebond de la production industrielle ! Un environnement d'autant plus difficile que les coûts de production des fournisseurs se sont envolés et sont venus, compte tenu de l'extrême difficultés à les répercuter, laminer des marges déjà mises à mal par la pandémie de 2020.

Une crise inédite, une crise dure, une crise qui dure et des entreprises productrices de pièces techniques en caoutchouc pour l'automobile qui s'inquiètent fortement pour leur devenir ! Difficile dans ces conditions de mobiliser des ressources, tant humaines, que financières, pour préparer la transition vers le véhicule électrique.

Pas de reprise pour le secteur automobile en 2021 et des niveaux de commandes aux fournisseurs très faibles

- 40 %** : production automobile France 2021 / 2019 (estimation CCFA)
- 35 %** : production automobile Allemagne 9 mois 2021 / 9 mois 2019 (source VDA)
- 25 %** : immatriculations véhicules particuliers France 2021 / 2019 (source CCFA)
- 26 %** : immatriculations véhicules particuliers UE à 27 2021 / 2019 (source CCFA)

Contrairement aux espoirs du début de l'année, le secteur automobile n'a pas rebondi en 2021 après le grand confinement de 2020 et la crise économique qui en a découlé. Une absence de rebond d'autant plus paradoxale, que la plupart des autres secteurs ont connu une reprise intense, voire très intense.

.../...

L'automobile française et européenne, mais aussi mondiale, est confrontée, depuis maintenant plus d'un an, à de graves difficultés d'approvisionnement en composants électroniques qui ont amputé la production mondiale de plus de 10 millions de véhicules en 2021 ! Début 2022, les problèmes demeurent et les prévisions d'amélioration sont à nouveau décalées au trimestre ou semestre suivant.

Dans un tel contexte de blocage des chaînes d'assemblage des constructeurs, les commandes adressées aux fournisseurs français et européens de pièces en caoutchouc ont été à la fois limitées et ont fait l'objet, notamment à l'automne 2021, de révisions brutales et soudaines des prévisionnels de commandes constructeurs, voire d'annulations ou décalages.

Conséquences de ce très faible niveau de demande, des niveaux d'activité particulièrement faibles en 2021 chez les transformateurs de caoutchouc travaillant pour l'automobile.

80 % : proportion de fournisseurs de pièces en caoutchouc pour l'automobile dont le chiffre d'affaires 2021 reste inférieur à celui de 2019
(Code NAF : 2219Z - source : SNCP)

Une flambée inédite des coûts de production en 2021

L'année 2021, mais aussi le début de l'année 2022, a été et reste marquée par de vives tensions sur les prix et les délais d'approvisionnements en matières premières.

Différents facteurs expliquent cette situation inédite :

- goulets d'étranglement dans des industries amont dûs à la pandémie :
 - ✓ arrêt de sites de production en 2020,
 - ✓ redémarrage parfois techniquement complexe à l'automne 2020,
 - ✓ absentéisme inhérent aux différentes vagues de Covid-19...
- intensité de la demande liée à une reprise très soutenue de l'activité, sauf en automobile
- désorganisation de la logistique maritime et terrestre
- différents incidents climatiques ayant affecté les installations pétrochimiques :
 - ✓ tempête hivernale Uri aux USA – Février 2021
 - ✓ inondations dans le nord de l'Europe en juillet 2021
 - ✓ ouragan IDA aux USA – Août – Septembre 2021

Début 2022, la situation est loin d'être « normalisée ». De nombreux clignotants restent au rouge. De surcroît, la crise de l'énergie est venue dès l'automne 2021, complexifier une situation déjà bien tendue. Le gaz, une énergie essentielle pour la fabrication de nombreux caoutchoucs synthétiques, a vu ses prix multiplier par plus de 6 entre le T4 2021 et 2019 (source : France industrie).

L'industrie de la transformation du caoutchouc a été très lourdement impactée pour cet environnement dégradé par le simple fait que les matières premières représentent entre 30 % et 50 % du prix de revient de la pièce en moyenne !

30 à 50 % : poids moyen des matières premières (caoutchouc et autres) dans le prix de revient d'une pièce en caoutchouc pour automobile
(source : SNCP 2022)

Une flambée inédite des coûts de production en 2021

Évolution du prix d'achat des gommages brutes, charges et plastifiants depuis le début de l'année 2021

	T1 2022 / T1 2021
SBR (<i>Styrène Butadiène Rubber</i>)	35 %
EDPM étendu à l'huile (<i>Ethylène Propylène Diène Monomère</i>)	60 %
NBR (<i>Nitrile Butadiène Rubber</i>)	57 %
Noir de carbone > 300	38 %
Plastifiants	64 %

Évolution du prix d'achat des principaux mélanges à base de caoutchoucs depuis le début de l'année 2021

	T1 2022 / T1 2021
Mélange à base de SBR (<i>Styrène Butadiène Rubber</i>)	35 %
Mélange à base d'EDPM (<i>Ethylène Propylène Diène Monomère</i>)	45 %
Mélange à base de NR (<i>Natural Rubber</i>)	11 %

Source : enquête SNCP sur les conditions d'achat des entreprises du secteur du caoutchouc industriel observées en début de trimestre – Derniers indices T1 2022

Les hausses du prix des mélanges de caoutchouc synthétiques oscillent entre 35 et 45 % en glissement annuel (janvier 2022 versus janvier 2021).

Dans ce classement des hausses, les prix de l'EPDM (Ethylène Propylène Diène Monomères), le caoutchouc le plus utilisé pour fabriquer des pièces pour automobile (en dehors des pneumatiques), se positionne au 1^{er} rang.

Répercussion très insuffisante des surcoûts matières et énergie

Face à cette inflation galopante des coûts, une saine gestion impose une revalorisation des prix de vente. Ce mécanisme a eu cependant beaucoup de mal à s'opérer en 2021 pour les fournisseurs de l'automobile opérant sur les marchés de la première monte du fait d'un rapport de force très déséquilibré entre fournisseurs et constructeurs, de réduction en cours des panels de fournisseurs et de la mise en concurrence avec des compétiteurs de pays low-cost.

40 % : proportion des fournisseurs de pièces caoutchouc pour l'automobile ayant répercutée moins de 10 % des surcoûts matières premières et énergie
(Source : SNCP enquête bilan économique 2021)

En revanche, les exigences de productivité contractualisées (traduction pour les non-initiés aux pratiques de l'automobile, une exigence de baisses des prix de vente) qui s'enchaînent d'une année sur l'autre, crise ou pas crise, que les volumes de commande soient élevés ou faibles, ont été maintenues en 2021 comme en 2022 !

« On ne va pas pouvoir tenir »

L'accumulation des surcoûts très mal répercutés et la faiblesse des commandes induisent une situation calamiteuse pour les trésoreries et les marges des entreprises positionnées sur les marchés de la première automobile.

La situation s'avère particulièrement critique. De nombreux chefs d'entreprise reconnaissent qu'ils ne pourront tenir plus longtemps dans un contexte de travail à perte d'où de nombreuses réflexions pour remettre en question les contrats de fournitures de pièces, aux clients refusant toutes compensations financières liées aux augmentations du coût des matières premières.

Les risques de ruptures de livraisons, voire de défaillances d'entreprises, sont bien réelles après deux années très difficiles. Si un tel scénario devait se confirmer, le gâchis serait énorme après le soutien franc et massif apporté par les pouvoirs publics aux acteurs de la filière automobile aux cours de ces deux dernières années.

Cette fragilisation du tissu fournisseurs français et européens de pièces en caoutchouc augure mal de l'indispensable adaptation des entreprises à la grande mutation énergétique de l'automobile avec la montée en puissance accéléré du véhicule électrique.

Elle expose également la France et l'Europe à une dépendance excessive à des approvisionnements exotiques.

Les négociations se poursuivent avec les constructeurs

Le SNCP (Syndicat national du caoutchouc et des polymères), en association avec les différentes fédérations professionnelles représentatives des autres secteurs fournisseurs de l'automobile (équipementiers, plasturgie, forge et fonderie, mécanique) continue de discuter respectivement avec Renault et Stellantis.

Si le dialogue n'a jamais été rompu, les négociations pour mettre en place des accords cadre d'indexation des prix de vente des pièces sur les évolutions du prix des matières premières et de l'énergie sont longues et difficiles. Face à l'urgence de la situation, beaucoup de chefs d'entreprises déplorent la lenteur de ces négociations ouvertes depuis maintenant juin 2021 et l'absence de tout résultat à ce jour.

L'enjeu est clairement de pouvoir rééditer des accords dans l'esprit du Code de Performance et de Bonnes Pratiques pour les entreprises de la filière automobile signé par les parties prenantes (constructeurs, équipementiers, fédérations professionnelles) sous l'égide de la PFA (Plateforme Filière Automobile) en novembre 2020.

Il s'avère donc urgent d'aboutir à des accords compte tenu de l'extrême gravité de la situation.

À propos

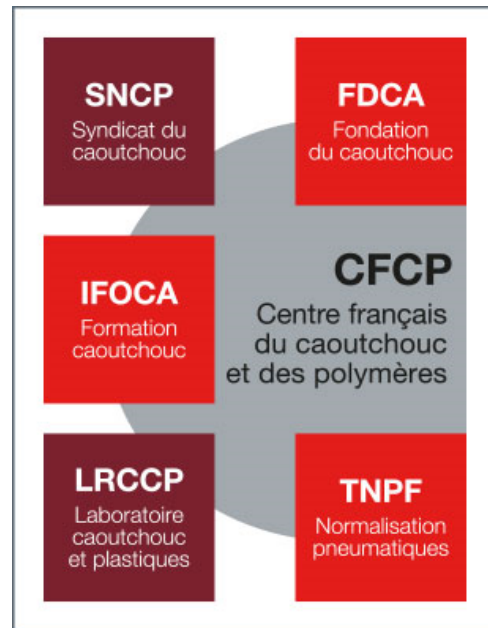
Le SNCP (Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères) :

Le SNCP regroupe 130 entreprises transformatrices de caoutchouc (rubans adhésifs, pneumatiques, pièces techniques, articles grand public...), fournisseurs (matières premières, équipements), recycleurs et éco-organismes. Ces entreprises adhérentes emploient près de 40 000 salariés et réalisent un chiffre d'affaires de 9 Mrd d'€.

Cinq domaines d'influence : relations sociales et formation professionnelle, Environnement, Affaires économiques, Normalisation et R&D, Relations publiques.

Pour plus d'informations :

www.lecaoutchouc.com



Le SNCP est une composante du Centre français du caoutchouc et des polymères qui regroupe par ailleurs, un centre de formation (IFOCA Academy), un laboratoire de recherches (LRCCP), un bureau de normalisation pneumatiques (TNPF) et une Fondation (FDCA).

> Contact SNCP :

Bruno MURET
Directeur Economie et Communication
60, rue Auber – 94408 Vitry-sur-Seine Cedex
Tél : 01 49 60 57 92 – Port : 06 22 70 30 77
bruno.muret@lecaoutchouc.com