

CAHIER DES CHARGES DE CONSULTATION

Etude sur l'évolution des besoins en pièces et composants dans la filière automobile au regard de l'évolution du marché

13 juillet 2021

1. Contexte

La filière automobile subit actuellement une triple transformation sur laquelle la crise COVID-19 a eu un effet d'accélérateur :

- Une transformation écologique vers des véhicules électrifiés, liée à l'agenda environnemental, qui s'est fortement accélérée depuis un an, avec la perspective du Green deal européen et de la neutralité carbone en 2050. Plusieurs états et villes ont annoncé, dans le cadre de la mise en place de zones à faible émission (ZFE) des dates limites pour la commercialisation ou l'accès aux centres-villes des véhicules à moteurs thermiques. La rentrée en vigueur en 2020 du seuil de 95 g/km de CO₂ en moyenne par constructeur pour les véhicules neufs vendus en Europe a généré une augmentation importante des ventes de véhicules 100% électriques et hybrides rechargeables en Europe. Le Green Deal et la future norme d'émissions Euro 7 vont contribuer à laisser de moins en moins de place aux moteurs thermiques. En résultante de ces éléments, de plus en plus de constructeurs d'automobiles ont annoncé une orientation quasi-totale de leurs investissements vers les véhicules électrifiés.
- Une transformation digitale, liée à la révolution numérique, qui se manifeste sur le produit et sur le process. Les véhicules deviennent de plus en plus connectés et contiennent de plus en plus d'aides à la conduite automatisée. Dans les usines et les fonctions support, les process s'automatisent et se digitalisent à un rythme élevé.
- Une transformation sociétale avec une montée rapide des services de mobilité répondant à l'évolution des attentes en termes de mobilité des consommateurs.

La France étant depuis longtemps reconnue pour son savoir-faire dans le développement et la fabrication de moteurs thermiques, et notamment Diesel, une part importante de la filière automobile française est active dans ce domaine. La France produit nettement plus de moteurs sur son territoire que de véhicules : dans la dernière décennie, la France produisait entre 3 et 4 millions de moteurs par an tandis que la production annuelle de véhicules fluctuait entre 1,8 et 2,2 millions. La baisse des ventes de motorisations thermiques a donc un impact très fort sur le tissu des sous-traitants comme sur les constructeurs français.

Dans plusieurs métiers très exposés comme la fonderie, la forge ou le décolletage, des questions existentielles sont posées quant à l'avenir de la fabrication de familles entières de pièces en France. Avec le soutien de l'Etat, la PFA a commandité en 2020 des études sur l'avenir de plusieurs de ces secteurs impactés. Ces études sectorielles ont permis de mettre en évidence l'évolution du marché spécifique à chacun de ces secteurs, les capacités de production en place en France, la composition du paysage concurrentiel européen et les conditions de succès pour les acteurs actifs dans ces secteurs.

2. Objectif de l'étude

Les fournisseurs de l'automobile souhaitent avoir davantage de **visibilité sur l'évolution des besoins de pièces** qui rentrent dans la fabrication des véhicules dans les 10 ans à venir et **sur les créneaux pour lesquels ils pourront dans l'avenir continuer à fournir les donneurs d'ordre à partir de leurs sites France** au regard des exigences de réduction de coût. Si les constructeurs et les grands équipementiers de rang 1 arrivent à anticiper les évolutions en cours et à venir, avec néanmoins beaucoup d'incertitudes, les fournisseurs de rang 2, 3 voire plus ont beaucoup plus de mal à traduire les messages généraux qui leur sont communiqués en impacts concrets pour leurs marchés.

L'objet de l'étude est de **traduire en besoins de pièces et composants** dans les 10 ans à venir (nature des pièces, volumes et exigences de coût) pour les principaux segments de la sous-traitance automobile, les tendances et éléments suivants :

- Les **projections d'évolution du mix énergétique** du marché automobile que la filière automobile & mobilités (PFA) a établi à l'horizon 2030 : évolution du nombre de véhicules vendus en Europe 100% électriques à batterie et à hydrogène, hybrides rechargeables, thermiques hybridés... ;
- Les **politiques de make-or-buy** qu'adoptent les constructeurs dans un marché du moteur thermique en contraction forte, conduisant ces donneurs d'ordre à convertir leurs propres sites et à rapatrier en interne certaines productions ;
- La capacité des fournisseurs français de rang 2 et 3 à s'adapter et à maintenir une production en France dans un contexte de **pression accrue sur les prix** (objectif de baisse des coûts d'au moins 15% d'ici à 2025) à cause d'une rentabilité initialement plus faible des véhicules électrifiés ;
- Le **contenu digital accru des véhicules** de plus en plus connectés et automatisés.

Cette étude commanditée par la PFA au nom de l'ensemble des entreprises de la filière, en association avec la Direction Générale des Entreprises (DGE), devra **partir du contenu des différents types de véhicules selon leur motorisation et leur gamme** - en tenant compte des tendances connues pour les années à venir - de façon à pouvoir **évaluer les besoins correspondants en pièces et composants** en fonction des hypothèses prises d'évolution des ventes. Le contenu en pièces d'un véhicule pourra, à titre d'exemple, être structuré selon les domaines suivants :

- Carrosserie ;
- Extérieur ;
- Intérieur ;
- Châssis ;
- Transmission ;
- Moteur à combustion et systèmes auxiliaires ;
- Chaîne de traction électrique.

L'impact de l'évolution des besoins sur les entreprises de la filière devra couvrir *a minima* les sous-filières suivantes : le décolletage/ l'usinage, l'emboutissage, le traitement thermique, le traitement de surface, les fixations, le câblage, la plasturgie, le caoutchouc et l'électronique.

Ce travail sera fait **au niveau du marché européen** (avec un focus France sur certains points), car l'objectif est de donner des perspectives aux fournisseurs présents en France des besoins en croissance pour les années à venir sur lesquels ils pourraient se positionner, sans se limiter à fournir à des clients français. Il s'agit donc d'avoir une synthèse détaillée et multisectorielle de l'évolution des principales familles de pièces afin de donner plus de visibilité aux PME et ETI de la filière sur l'impact concret des mutations en cours sur leurs activités et les pièces qu'elles fabriquent.

La PFA fournira son scénario de référence d'évolution du mix énergétique des véhicules d'ici à 2030 en Europe et en France, avec l'ensemble des hypothèses y afférentes, sur lequel le titulaire de l'étude pourra s'appuyer pour effectuer le travail demandé. Des sensibilités autour de ce scénario de référence pourront être réalisées (en particulier sur la proportion entre véhicules 100% électriques et hybrides rechargeables).

La PFA et les fédérations d'équipementiers et de fournisseurs pourront mettre à disposition les éléments d'analyse qu'ils ont d'ores et déjà rassemblés.

Afin d'avoir des résultats qui pourront être facilement actualisés en fonction de l'évolution des scénarios de ventes de véhicules en Europe, il est proposé d'adopter la méthodologie suivante :

- **Faire une cartographie de la structuration de la *supply chain* de la filière automobile en Europe et en France**, permettant, pour les principales chaînes de valeur d'avoir une vision claire de la chaîne d'approvisionnement, au moins jusqu'au rang 3
- **Identifier les différentes (familles de) pièces rentrant dans la composition d'un véhicule et analyser à un niveau détaillé les caractéristiques de ces différentes (familles de) pièces et leurs évolutions prévisibles**, en fonction de la motorisation du véhicule et de sa gamme. Préciser, pour chaque (famille de) pièces, quel sont les procédés de fabrication standards ;
- **Identifier les pièces et composants en baisse de volume (ou en baisse de fourniture extérieure), les pièces en évolution technique profonde, les nouvelles pièces et les pièces en augmentation de volume** (en y associant les procédés et technologies « state of the art » pour leur fabrication), en croisant les données d'évolution du marché avec celles sur la composition des véhicules par type de motorisation et de gamme. L'évaluation semi-quantitative attendue devra pouvoir être facilement actualisée en fonction des hypothèses retenues sur les besoins du marché automobile dans les 10 ans à venir ;
- **Faire une synthèse des principales pistes d'opportunités au sein de la filière automobile pour les fournisseurs basés en France** (jusqu'au rang 3 au moins), en croisant les critères permettant d'envisager une production au moins partiellement à partir de France pour fournir de façon compétitive et durable des clients en France et Europe (technicité et valeur ajoutée des pièces, degré d'automatisation des sites de production, pertinence d'une production des pièces ou composants à proximité des sites d'assemblage, y compris pour des raisons environnementales, compétences et la mobilisation du personnel) ;
- **Identifier et quantifier les principales pistes d'opportunités hors automobile pour les sous-traitants automobiles basés en France** (jusqu'au rang 3), en précisant les prévisions et moteurs de croissance, les facteurs de succès par marché, les technologies et compétences requises, les familles de pièces qui pourraient être produites par quel type d'acteurs et avec quels procédés de fabrication pour fournir de façon compétitive et durable des clients en France et en Europe.

Il est attendu que cette étude soit d'un niveau concret et pratique pour permettre une exploitation facile et directe par les PME et ETI de la filière automobile en France.

3. Lieu de la prestation

L'entité retenue dans le cadre de cet appel d'offre devra potentiellement se rendre au sein des entreprises de la filière automobile, situées en France métropolitaine pour discuter avec les principaux donneurs d'ordre (constructeurs et équipementiers) et autres experts sur les évolutions en cours dans la filière.

4. Planning et process

L'objectif est de réaliser les travaux de cette étude entre fin juillet 2021 et fin novembre 2021 (durée de l'étude estimée à 4 mois) sachant qu'un premier rapport devra être présenté tout début septembre. L'entité retenue devra également participer aux comités de pilotage, animés par la PFA et la DGE, et dont la fréquence reste à déterminer.

5. Livrables attendus

Un premier livrable sera attendu pour le vendredi 3 septembre, permettant d’avoir une première analyse quantifiée des impacts à 2025 par domaine et sous-filière, en fonction des hypothèses de mix énergétique, d’in-sourcing des constructeurs et d’exigences de réduction de coût, mais sans aller jusqu’au niveau des pièces et composants dans un premier temps.

Le rapport complet sera attendu pour fin novembre. Compte tenu de la sensibilité éventuelle des analyses et des recommandations qui pourront être faites, ainsi que de la confidentialité des informations recueillies auprès des entreprises, le mandataire aura la charge de livrer, en complément du rapport final :

- Un rapport synthétique, pédagogique, qui présentera les principaux résultats de deux volets de l’étude ;
- Une restitution pouvant être partagée avec l’ensemble des acteurs de la filière avec un niveau de granularité fin permettant aux acteurs de la filière d’identifier, selon leur activité, les opportunités de diversification intra- et extra-filière, le potentiel de marché attendu et les technologies et compétences requises.

6. Déroulement de la consultation

6.1. Délai de validité des offres

Les candidats restent engagés par leur offre pendant une durée de 60 jours à compter de la date limite de remise des offres.

6.2. Confidentialité

Les candidats seront tenus à une stricte confidentialité quant à toutes informations transmises par les parties prenantes (entreprises contactées, PFA, DGE, Fédérations métier, Pôles de compétitivité et ARIA) dans le cadre de la mission, aux livrables, aux informations et conseils relatifs au suivi des plans d’action.

Pour participer à la consultation, ils devront s’engager au respect de la présente clause pendant toute la durée du projet et pour une durée de cinq (5) années à compter de son expiration.

6.3. Informations complémentaires

Vos interlocuteurs pour toute demande de renseignements et documents complémentaires sont :

Marc MORTUREUX

Directeur Général

PFA | Filière Automobile & Mobilités

marc.mortureux@pfa-auto.fr

Piet AMELOOT

Directeur Compétitivité

PFA | Filière Automobile & Mobilités

piet.ameloot@pfa-auto.fr

6.4. Contenu des réponses

Les réponses à la présente consultation seront rédigées en français et sont attendues, au plus tard, pour le 20 juillet 2021 à minuit aux adresses électroniques suivantes :

marc.mortureux@pfa-auto.fr et piet.ameloot@pfa-auto.fr

Le courriel aura pour objet « Réponse à la consultation pour l’étude sur la fonderie automobile » et ne devra pas excéder la taille de 5 Mo.

Le candidat fournira à l'appui de son offre :

- Un dossier de présentation complet de sa candidature, mettant en avant son expertise ;
- L'approche des analyses proposées ;
- Le détail des analyses ;
- Les noms et cv des intervenants potentiels ;
- Une proposition budgétaire détaillée.

Les dossiers qui seraient reçus par voie électronique après la date et l'heure limites fixées ci-dessus ne seront pas retenus.

7. Budget

Toute réponse à la présente consultation devra impérativement contenir un budget détaillé incluant les prestations et coûts suivants :

- L'organisation des réunions de cadrage avec le comité de pilotage du projet ;
- Les déplacements dans les entreprises de la sous-filière ou autres acteurs concernés ;
- Les moyens humains et matériels pour mener à bien l'étude ;
- La rédaction des rapports et recommandations, y compris le rapport de synthèse remis au comité de pilotage du projet.