

Constructeurs - 29/07/2022

Stellantis, un point mort à 40% de son chiffre d'affaires, a annoncé Carlos Tavares

Toujours mieux, toujours plus. Le groupe dirigé par Carlos Tavares qui affichait en 2021 des résultats record fait encore mieux au premier semestre 2022 avec une marge opérationnelle de 14,1%. Dans un monde de plus en plus chaotique, seule la baisse du point mort peut protéger l'entreprise, a souligné Carlos Tavares.



Auteur : Carlos Tavares et Richard Palmer (directeur financier) le 28 juillet 2022

"On est dans un monde de plus en plus chaotique et qui devient de plus en plus fragmenté ce qui est un élément supérieur dans l'échelle de l'horreur. Nous voyons que ce qui protège une entreprise comme la nôtre c'est le point mort quelle que soit la nature de la crise qu'évidemment nous ne savons pas anticiper. Ce qui est important est que nous ayons la capacité à encaisser la vague", a dit Carlos Tavares, lors d'une table ronde avec des journalistes jeudi 28 juillet, jour de l'annonce des résultats financiers de Stellantis. "Au premier semestre 2022, nous avons un point mort de 40% de notre chiffre d'affaires. Cela veut dire qu'on peut encaisser une baisse de chiffre d'affaires de 60% et on serait encore rentable."

Au premier semestre 2022, dans le contexte marqué par l'accumulation des crises (hausse des matières premières, semi-conducteurs, guerre en Ukraine) le groupe a tiré le meilleur parti de ses ventes avec une marge opérationnelle groupe à un niveau record de 14,1%, moyenne de deux chiffres exceptionnels 18,1% de marge opérationnelle en Amérique du Nord et 10,4% en Europe (30 pays). Sur les trois autres régions du groupe, la marge opérationnelle atteint également deux chiffres avec 15,5% pour le Moyen-Orient Afrique, 13,9% en Amérique du Sud et 13,4% en Chine, Inde, Asie Pacifique.

Comme à chaque présentation financière, Carlos Tavares a détaillé les performances de chacune des marques et notamment leur "pricing power" qui permet à chacune à l'exception d'Alfa Romeo aux Etats-Unis et Lancia en Italie d'avoir des prix de vente supérieurs à leur cible de concurrence. Ainsi, les chiffres présentés donnent Jeep à +8,2% aux Etats-Unis, +2,6% en Europe (G7), Chrysler +4,3% aux Etats-Unis, Ram +3,8% aux Etats-Unis, Dodge +6,9% aux Etats-Unis, Opel +1,2% en Europe (G7), Peugeot +3,4% en Europe G7, Citroën +5,6% en Europe G7, Fiat +7% en Europe G7, Alfa Romeo +3,5% en Europe G7 et -1,2% aux Etats-Unis, Lancia -17,6% en Italie (sur le segment B), DS +2,2% en Europe G7 et Maserati +2,7% en Europe G5.

Dans les résultats financiers, le "pricing power" se traduit par une forte amélioration de la marge opérationnelle : sur le premier semestre l'amélioration de la composante "prix net et contenu" représente 5,8 milliards de mieux que sur le premier semestre 2021, c'est presque la moitié de la marge opérationnelle qui atteint 12,4 milliards d'euros sur le premier semestre 2022 (à périmètre constant).

Il y a eu quasiment autant d'effets négatifs sur le semestre que de gain par les prix avec une perte de 2,4 milliards liée à l'environnement opérationnel (industrie et mix marché) et 3,8 milliards d'euros de hausses des matières premières non compensée par la productivité et les économies d'énergie.

Les autres composantes qui expliquent l'amélioration de la marge opérationnelle sont le mix modèle (678 millions), les synergies (457 millions d'économies), un effet positif des devises puisque les résultats sont libellés en euros par rapport au dollar (837 millions de mieux) et un effet positif du stock réseau par rapport au premier semestre 2021 de 2,3 milliards d'euros (dont 2 milliards aux Etats-Unis, 300 millions en Europe). Cette situation s'explique un effet de base sur le niveau de stock réseau, donc un effet négatif à fin juin 2021 que l'on ne retrouve pas à fin juin 2022 puisque le niveau de stock n'a que peu varié depuis. Ainsi, le stock réseau représentait presque 1,1 million de véhicules fin décembre 2020, 772.000 à fin juin 2021 à cause de la pénurie de semi-conducteur et 704.000 unités à fin juin 2022.

Sur le premier semestre, ces résultats ont été obtenus avec un chiffre d'affaires à 88 milliards d'euros, en hausse de 17%, malgré une baisse des volumes de 7% avec 2,93 millions de véhicules vendus.

Carlos Tavares a souligné que ces résultats avaient été obtenus avec une gestion de la transition énergétique qui a privilégié les véhicules électrifiés, soit au sens du groupe les BEV et PHEV (hors hybrides non-rechargeables). *"En Europe, notre part de marché dans les véhicules électrifiés est de 19,2% là où notre part de marché totale est de 21%. L'objectif est que l'on soit supérieur pour que quand la*

vague arrive on soit plus fort après qu'avant", a dit Tavares. C'est le cas d'ailleurs sur le VUL où la part de marché du groupe est de 33% en Europe et 50% sur le segment BEV. Le véhicule électrique est désormais prioritaire dans un groupe qui aura une offre de 48 véhicules BEV soit la moitié de sa gamme en 2024.

Carlos Tavares estime que l'acceptabilité de la hausse des prix par les clients *"pour l'instant"* est *"très bonne"*. *"Cela veut dire que la valeur de l'automobile en tant qu'objet de liberté et de mouvement est reconnue. Les clients voient que l'automobile reste un objet précieux"*, a dit le dirigeant reconnaissant cependant *"des limites au raisonnement"* compte tenu du poids de l'automobile dans le budget des ménages.

Le déséquilibre entre l'offre et la demande créée par la pénurie de semi-conducteurs qui a permis ces hausses de prix devrait se résorber en 2023, estime Carlos Tavares. En même temps certaines tensions inflationnistes pourraient disparaître. *"L'acier connaît une tendance à la baisse en ce moment parce qu'il y a des anticipations de ralentissement voire de récession de l'économie mondiale. C'est un facteur positif pour détendre l'équation"*, a-t-il dit.

En revanche, le coût de l'énergie continue d'augmenter, alimenté par la guerre en Ukraine. *"Nous avons compris que l'industrie n'était pas prioritaire dans la gestion de la pénurie"*, a dit Carlos Tavares, visiblement agacé. *"Devons nous être autonome dans la production d'électricité ?"*, s'interroge le patron de Stellantis. *"Nous pourrions utiliser les toitures des bâtiments industriels pour fabriquer l'énergie nécessaire aux usines. C'est une question que l'on tranchera en septembre."* A Mangualde au Portugal, un projet de panneaux solaires couvre 30% des besoins et si le constructeur ne va pas plus loin c'est pour des questions *"d'obstacles bureaucratiques"*, a dit Tavares. Il s'est félicité que l'Allemagne ne représente que 3% de la production du groupe, ce qui y rend plus simple le plan d'action pour baisser la dépendance au gaz. *"Nous avons l'appareil de production européen le plus diversifié, le plus large et le plus puissant. Par rapport aux concurrents allemands nous avons une grande diversité géographique de notre production."*

Stellantis avait déjà enregistré en 2021 des profits record avec 13,4 milliards d'euros de bénéfice net.

Le groupe entend doubler son chiffre d'affaires (152 milliards d'euros en 2021) d'ici à 2030 en profitant de l'électrification du marché et de gains de productivité. Il promet des marges opérationnelles à deux chiffres *"tout au long de la décennie"*.

Europe 30 : Union européenne à 27, sauf Malte plus Islande, Norvège, Suisse Royaume-Uni

Europe G7 = Belgique, France, Allemagne, Italie, Pays-Bas, Espagne et Royaume-Uni