



## L'industrie française est plus dépendante de l'Italie que de la Chine

Pour le secteur textile, automobile ou encore les équipements, le confinement de l'Italie sera une autre paire de manches que celui des régions chinoises touchées par le coronavirus



L'Italie tourne au ralenti depuis mardi matin.

© Sipa Press

Depuis mardi matin, l'Italie entière est confinée pour arrêter la propagation du Covid-19. Cela aura un impact négatif de 10% à 15% sur la production italienne, selon un ancien économiste du Trésor italien.

L'Italie toute entière tourne au ralenti depuis seulement mardi matin, mais les répercussions sur l'économie française se feront sentir très vite. Beaucoup plus vite que dans le cas des usines chinoises grippées depuis janvier par l'épidémie de coronavirus .

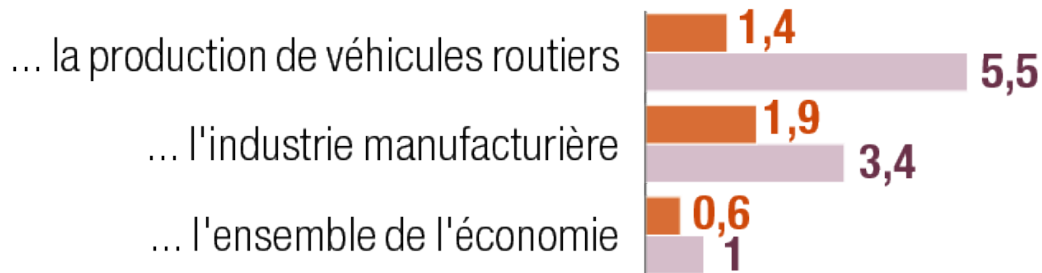
Globalement, l'Italie est le 3<sup>e</sup> client de la France, derrière l'Allemagne et l'Espagne, et son 3<sup>e</sup> fournisseur, derrière l'Allemagne et la Chine. L'industrie française, elle, dépend deux fois plus de l'Italie que de la Chine : 3,1 % de ses achats intermédiaires (on dit aussi des « intrants ») sont faits auprès d'un fournisseur italien, contre 1,4 % auprès un fournisseur chinois. Et ce pourcentage « ne dit rien du caractère stratégique ou de la capacité de blocage des chaînes de valeur que peut avoir un intrant, souligne Denis Ferrand, directeur général de Rexecode. S'il manque un boulon qui ne vaut rien, mais qui bloque toute la chaîne de fabrication, la conséquence économique est énorme ».



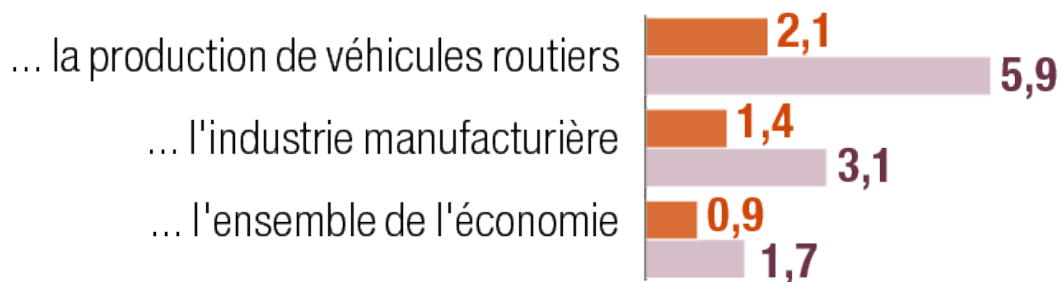
## L'industrie française est plus exposée à l'Italie qu'à la Chine

■ Chine      ■ Italie

### La Chine et l'Italie en tant que débouché pour... (en % de la valeur de la production en France)

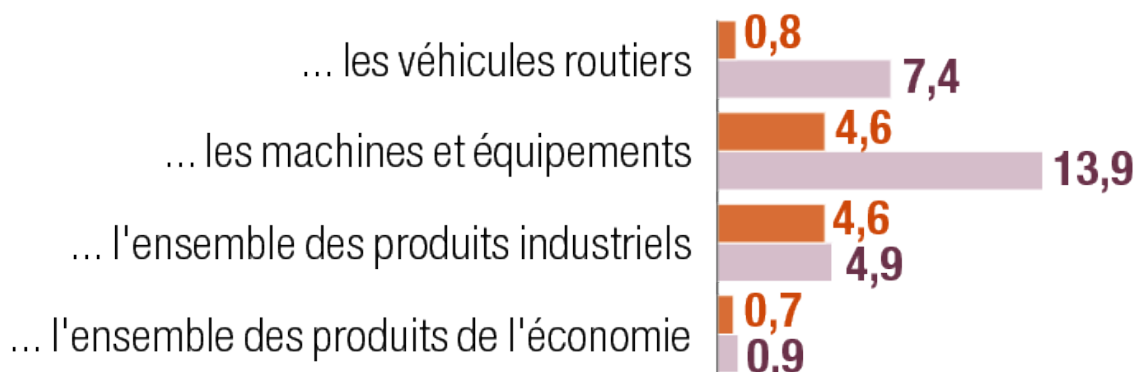


### La Chine et l'Italie en tant que fournisseurs d'intrants\* pour... (en % de la valeur des achats intermédiaires en France)



### La Chine et l'Italie en tant que fournisseurs de biens d'investissement dans...

(en % de la valeur de l'investissement en France)





Surtout, comme l'Italie est proche, les industriels français ne font presque pas de stock de pièces italiennes et travaillent en flux tendus, puisque les éléments peuvent traverser la frontière du jour au lendemain, alors qu'il faut un mois pour que les cargos venus de Chine accostent en France. Les stocks en produits chinois sont donc plus importants, et les pièces fabriquées avant le coronavirus viennent seulement d'arriver dans l'Hexagone.

Ainsi, les difficultés sanitaires de la Chine vont peser en France sur la consommation de produits électroniques et d'ordinateurs à partir de « fin mars pour les produits grand public, et fin avril pour les biens d'équipements », estime Laurence Fauque, déléguée générale de la Fédération des entreprises internationales de la mécanique et de l'électronique .

Le choc du confinement italien, lui, pourrait se répercuter en France dès la semaine prochaine. Les secteurs les plus dépendants de l'approvisionnement transalpin sont le textile et l'habillement (qui achètent en Italie plus de 10 % de leurs fibres, fils et tissus), l'automobile et les semi-remorques (6 % des intrants contre 2,1 % venus de Chine), les machines et l'outillage, ou encore l'équipement électrique.

Pièces mono-sourcées. Ce mardi, les usines italiennes tournaient encore. Fiat Chrysler a confié à *Automotive News* n'avoir pas de problème à ce stade pour récupérer les pièces de ses fournisseurs. « Le trafic se fait, nous avons envoyé des produits vers l'Italie par UPS. Les tunnels de Fréjus et du Mont-Blanc fonctionnent », témoignait de son côté Yves Dubief, président de l'Union des industries textiles (UIT).

Mais très vite, deux problèmes émergeront. Un : l'absentéisme au travail se développera en Italie puisque beaucoup de parents devront rester à la maison garder leurs enfants dont l'école est fermée. Deux : le transport de marchandises ralentira sans doute. Même si les usines tournent, pas sûr que leurs produits soient acheminés en France. « A un moment ou un autre, il faut des hommes et des femmes dans des camions », souligne Denis Ferrand.

Les importateurs de biens d'équipement guettent ce problème : 14 % de l'investissement français en machines et en équipements est fait à partir de machines venant directement d'Italie. De nombreuses usines du nord de l'Italie (Lombardie, Émilie-Romagne, Vénétie) fabriquent par exemple des machines d'emballage industriel , pour les cosmétiques ou les produits pharmaceutiques notamment.

Auparavant, des groupes comme L'Oréal se déplaçaient pour tester les nouvelles machines avant de les envoyer en France. Depuis une semaine, ils font leurs contrôles à distance. « Les Italiens produisent. Après, se posera le problème de l'expédition et de la réception des équipements », souligne Eric Arrizi, vice-président du Secimep, le syndicat de la profession.

Si l'approvisionnement se corse en provenance d'Italie, les entreprises françaises pourront-elles se rabattre sur d'autres fournisseurs ? Sans doute, mais cela prendra du temps, avec tout un canal de commercialisation à remettre en place.

Dans l'automobile, chaque constructeur a une chaîne de fabrication différente, et chaque voiture nécessite des milliers de composants, comme des petites pièces de carrosserie, des pièces de mécanique interne dans le moteur, des équipements de sièges. « Il peut y avoir des pièces mono-sourcées en Italie », note François Roudier, du Comité des constructeurs français d'automobiles.



[Visualiser l'article](#)

Second tour. « Le textile, qui importe environ un milliard d'euros par an de fibres venues d'Italie (laine de Biella, soie de Côme, fibres artificielles de la région milanaise) pose moins de problèmes que l'automobile mais il y a des articles spécifiques et des délais de production, observe Yves Dubief, de l'UIT. S'il y a vraiment un blocus, cela perturbera de manière certaine l'industrie textile en France ».

Il faut aussi s'attendre à un effet indirect : l'Italie fournit des pays d'Europe centrale comme la Croatie, la Slovénie, la Hongrie, la Roumanie, la Slovaquie... « Les industriels localisés là-bas pourraient ne pas trouver le fournisseur italien dont ils ont l'habitude », remarque Denis Ferrand. Et les entreprises françaises commerçant avec ces pays subiraient un impact de second tour.

Dès février, industriels français et allemands commençaient à s'inquiéter sur l'allongement des délais de livraison de leurs fournisseurs. Avec ce coup de froid en Italie, l'approvisionnement pourrait se compliquer très vite en Europe.