



Monde/France

# Coronavirus : des secteurs économiques secoués

L'atelier du monde est en quarantaine. La mise à l'arrêt des usines chinoises pénalise les entreprises françaises dans des proportions différentes, mais toutes redoutent l'effet domino.

## La grande distribution

Jouets, vêtements, mobilier... Dans les rayons de nos magasins, le *made in China* est partout. À l'autre bout du monde, les ateliers redémarrent progressivement. Mais en comptabilisant les délais d'acheminement par bateau, bon nombre d'enseignes anticipent des ruptures de stock pour le mois de mars. « Pour équiper bébé en poussette et biberons, mieux vaut anticiper. Les fabricants nous ont prévenus d'un risque de retard de livraison », rapporte une vendeuse de la marque Bébé 9. Pour l'approvisionnement sur les rails, le seul train de fret assurant une liaison hebdomadaire entre la Chine et la France (à Dourges, Pas-de-Calais), restera à quai jusqu'en avril. Décathlon et Danone sont concernés. Emmanuel Faber, PDG de Danone, prévoit déjà : « Environ 100 millions d'euros de perte de chiffre d'affaires, impactant principalement l'activité Eaux en Chine. »

## Les produits pharmaceutiques

60 % des principes actifs utilisés dans les médicaments sont produits en Asie, dont la grande majorité en Chine. Et parmi la liste des « médicaments essentiels », ce chiffre grimpe

à 85 %. Une quarantaine de fabricants pharmaceutiques et chimiques sont implantés dans la province du Hubei, à l'arrêt depuis plus d'un mois. Yann Mazens, chargé de mission pour France asso Santé, alerte sur un risque de pénurie : « Les stocks des laboratoires sont limités, on pourrait entrer dans le dur dès le mois de mars. Les antibiotiques sont utilisés en cas de complications liées au coronavirus et la Chine privilégie d'abord son marché. »

## Le secteur automobile

L'Empire du milieu concentre 40 % de la production automobile mondiale. Pour l'heure, les constructeurs français se veulent rassurants. Le groupe Renault affirme disposer de stocks suffisants pour faire face, tout en admettant que le cas de l'Italie est « plus stressant ». Mardi, l'équipementier MTA a fermé son usine de Codogno, en Lombardie. De son côté, PSA a un mot d'ordre pour gérer la crise : flexibilité. « Nos plateformes de production permettent de basculer rapidement d'un modèle électrique vers un moteur thermique, si les batteries venaient à manquer, par exemple », selon une responsable.

Il n'empêche, Renault comme PSA

ont ouvert des cellules de crise dédiées au suivi attentif des événements. Les principaux équipementiers français, Valeo, Faurecia, et Plastic Omnium, dénombrent tous des usines à l'arrêt dans la province de Hubei. Ces sites alimentent surtout le marché asiatique, ce qui limite le risque de rupture d'approvisionnement en pare-chocs ou carrosseries. C'est plutôt l'effet domino qui inquiète ces groupes, dont l'activité dépend de l'ensemble de la chaîne de production automobile : « Nous travaillons à flux tendus avec les constructeurs. Les prévisions de ventes étaient déjà moroses pour 2020, et le Coronavirus n'arrange rien », explique-t-on chez Plastic Omnium.

## L'électronique

Les usines chinoises sont au cœur dans la production de portables, écrans plats et autres puces électroniques. Par ricochet, des entreprises françaises sont pénalisées, comme la marque de cigarettes électroniques Fuu : « 90 % de nos composants sont fabriqués en Chine. Si l'activité reprend fin février, on ne serait pas livrés avant le mois de mai », s'inquiète Jean Lorcy, son dirigeant.

Julia TOUSSAINT.

