

## Automobile : le coup de frein ?

*Analyse sectorielle de l'assureur-crédit Euler Hermes*

- **Le marché mondial de l'automobile retrouve sa croissance moyenne de 4 à 5% par an en 2011 et devrait rester orienté positivement en 2012, malgré un ralentissement certain.**
- **Les marchés émergents, moteurs de la croissance de l'automobile en 2009-2010, connaissent un ralentissement de la demande en 2011-2012.**
- **Dans les pays industrialisés, le marché reste à des niveaux très inférieurs à ceux d'avant la crise de 2008-2009, surtout en Europe où les surcapacités restent importantes.**
- **Les défis majeurs des constructeurs continuent d'être l'adaptation de l'offre aux nouveaux marchés et le développement de partenariats industriels dans l'innovation et la production.**

**Paris, le 8 décembre 2011** – Le secteur automobile a connu sa pire crise en 2008-2009, lorsque la production a baissé de -15,5%, à 61,8 millions de véhicules. Face à la chute libre de 2009, de nombreux pays avaient instauré des primes à la casse et autres remises constructeurs qui ont fait rebondir le marché fortement en 2010 (+26%). « *Le marché global a repris son rythme de croisière cette année avec une croissance annuelle de +5% en 2011, soit près de 82 millions de véhicules produits* », dit **Wilfried Verstraete**, Président du Directoire d'Euler Hermes. « *Dans les pays émergents, la demande automobile semble s'essouffler, expliquant en partie notre prévision stabilisée au mieux à 4-5% pour 2012* ».

### Production : une croissance exclusivement tirée par les nouveaux marchés

Au cours des cinq dernières années, la production automobile a augmenté de 11% dans le **monde**. Toutefois, l'Europe (-11%), l'Amérique du Nord (-22%) et le Japon (-34%) sont restés largement en retrait pendant cette période. Ce sont en effet les émergents, Chine en tête (+123%), qui sont à l'origine de la croissance du secteur. Grâce à l'amélioration du PIB par habitant et aux faibles taux d'équipement<sup>1</sup> qui dopent la demande, l'automobile affiche +24% en Amérique du Sud et +40% en Asie - malgré la baisse exceptionnelle au Japon.

Face à la baisse des volumes produits dans les pays aux marchés automobiles plus mûrs, certains constructeurs se sont adaptés. C'est le cas aux **Etats-Unis** où l'on retrouve un niveau de rentabilité certain après une restructuration massive de l'outil de production. Entre 2000 et 2009, les effectifs, constructeurs et équipementiers confondus, ont été divisés par deux, en ligne avec la production.

En **Europe** la situation est contrastée : seule l'Allemagne, a pu retrouver son niveau de production d'avant-crise. L'Espagne, la France et l'Italie affichent en revanche des volumes produits inférieurs de -20%, -36% et -38% à leur niveau 2007. Ces trois marchés ont souffert de la baisse de la demande, mais aussi, pour la France et l'Italie, de la délocalisation en zone *low cost* d'une partie importante de leur production.

Au **Japon**, qui a connu les terribles tremblement de terre et tsunami en 2011, le redressement du secteur automobile est encore plus timide qu'en Europe. Touché par la forte appréciation du yen par rapport à l'euro, le pays est en mal de compétitivité.

En même temps, les constructeurs **coréens** semblent imperméables à la crise et continuent à prendre des parts de marché (7,5% de la production mondiale en 2010, par rapport à 4,6% en 2005).

### Immatriculations : après une hausse tirée par les plans de relance, le coup de frein ?

Après deux années euphoriques, le marché **chinois** marque une pause en 2011-2012 avec « seulement » 4 à 5% de croissance. Néanmoins, il n'existe aucun doute sur l'important potentiel de croissance de ce marché où le taux d'équipement (5%) est douze fois inférieur à celui en Europe (60%).

<sup>1</sup> Taux d'équipement : nombre de véhicules par 1000 habitants



L'autre grand marché émergent, **l'Inde**, baisse légèrement en 2011 et se stabilisera en 2012 sous l'effet de taux d'intérêts qui commencent à devenir prohibitifs et de l'échec de la voiture ultra *low cost*. L'Inde conserve cependant son potentiel de croissance à long terme.

Le marché **brésilien** est également en phase de stabilisation en 2011-2012 (+2% en 2012), suite à l'augmentation du prix des voitures importées, lourdement taxées, et à la hausse des taux d'intérêt.

La **Russie** profite encore des primes à la casse en 2011, mais la croissance devrait ralentir en 2012 (0%).

Le marché **américain**, qui était fortement déprimé de 2008 à 2010, poursuit depuis un redressement tiré par le renouvellement. Il devrait atteindre une croissance de 8-10% en 2012.

Après une année 2011 catastrophique (-15%), le **Japon** connaîtra un rebond mécanique en 2012 (+8%). Il s'agit là seulement d'une embellie ponctuelle : à long terme le marché japonais est structurellement en baisse et semble ne jamais pouvoir retrouver son niveau d'avant-crise.

### **Un éclatement de l'Europe automobile ?**

En 2011, les ventes de voitures continuent de baisser en **Europe**, surtout au sud. « *Le marché automobile européen reste malheureusement encore bien en dessous de son niveau d'avant-crise, d'au moins 15%* », commente **Ludovic Subran**, Chef Economiste d'Euler Hermes. « *Le marché est logiquement rattrapé par la réalité économique. Avec la fin des plans de relance et l'austérité ambiante dans la majorité des pays européens, l'automobile ne peut que poursuivre sa lente agonie et devrait baisser de nouveau de -3 à -5% l'an prochain.* »

« *On assiste à la naissance de dynamiques automobiles très disparates au sein même de l'Europe* », ajoute-t-il. Au Royaume-Uni, en Italie et en Espagne, les marchés restent en deçà de 20-50% de leur niveau d'avant-crise avec aucun rebond prévu en 2012. Outre-Rhin, le marché se stabilise à un niveau proche de celui de 2008, à 3,1 millions d'immatriculations en 2012 (-1,5% par rapport à 2011).

Le marché français bénéficie encore de nombreuses remises constructeurs cette année. Cependant, selon **Yann Lacroix**, responsable des études sectorielles chez Euler Hermes, « *le marché est en difficulté. Nous constatons actuellement une forte dégradation des carnets de commandes qui devrait se traduire par une chute de croissance de -10% en 2012, la plus forte en Europe. Par ailleurs, les constructeurs français pâtissent d'une rentabilité faible à 2,2%, trois fois inférieure à celle de l'Allemagne.* »

La crise de 2008-2009 a donc amplifié le déplacement de la production automobile vers les marchés émergents grâce auxquels la croissance se poursuivra en 2011-2012, même si ceux-ci connaissent aussi un certain ralentissement. « *Les constructeurs se trouvent face à de nombreux défis, et de taille. D'un côté, ils doivent adapter leurs offre et gammes aux nouvelles demandes des pays émergents. De l'autre, ils ne peuvent pérenniser leur compétitivité qu'en développant davantage les partenariats industriels, tant dans l'innovation que dans la production. Un exemple de cette nécessité est l'investissement impératif pour une voiture verte rentable* », conclut **Wilfried Verstraete**.

#####

*Pour recevoir la présentation powerpoint détaillée, merci d'envoyer un mail aux contacts ci-dessous.*

#### **Contact presse Groupe Euler Hermes**

Bettina Sattler – +33 (0)1 40 70 81 41 – [bettina.sattler@eulerhermes.com](mailto:bettina.sattler@eulerhermes.com)

#### **Contact Ogilvy**

Lorenzo Ricci – +33 (0)1 53 67 12 83 – [lorenzo.ricci@ogilvy.com](mailto:lorenzo.ricci@ogilvy.com)



**Euler Hermes** est le leader mondial de l'assurance-crédit et l'un des leaders de la caution et du recouvrement de créances commerciales. Avec plus de 6 000 salariés présents dans plus de 50 pays, Euler Hermes offre une gamme complète de services pour la gestion du poste clients et **a enregistré un chiffre d'affaires consolidé de 2,15 milliards d'euros en 2010.**

Euler Hermes a développé un réseau international de surveillance permettant d'analyser la stabilité financière de 40 millions d'entreprises. Au 31 décembre 2010, le groupe garantissait pour 633 milliards d'euros de transactions commerciales dans le monde.

Membre du groupe Allianz, Euler Hermes est coté à Euronext Paris et noté AA- par Standard & Poor's.

[www.eulerhermes.com](http://www.eulerhermes.com)

**Réserve :**

Certains des énoncés contenus dans le présent document peuvent être de nature prospective et fondés sur les hypothèses et les points de vue actuels de la direction de la société. Ces énoncés impliquent des risques et des incertitudes, connus et inconnus, qui peuvent causer des écarts importants entre les résultats, les performances ou les événements qui y sont invoqués, explicitement ou implicitement, et les résultats, les performances ou les événements réels. Une déclaration peut être de nature prospective ou le caractère prospectif peut résulter du contexte de la déclaration. De plus, les déclarations de caractère prospectif se caractérisent par l'emploi de termes comme "peut", "va", "devrait", "s'attend à", "projette", "envisage", "anticipe", "évalue", "estime", "prévoit", "potentiel" ou "continue", ou par l'emploi de termes similaires. Les résultats, performances ou événements prospectifs peuvent s'écarter sensiblement des résultats réels en raison, notamment (i) de la conjoncture économique générale, et en particulier de la conjoncture économique prévalant dans les principaux domaines d'activités du groupe Euler Hermes et sur les principaux marchés où il intervient, (ii) des performances des marchés financiers, y compris des marchés émergents, de leur volatilité, de leur liquidité et des crises de crédit, (iii) de la fréquence et de la gravité des sinistres assurés, (iv) du taux de conservation des affaires, (v) de l'importance des défauts de crédit, (vi) de l'évolution des taux d'intérêt, (vii) des taux de change, notamment du taux de change EUR/USD, (viii) de la concurrence, (ix) des changements de législations et de réglementations, y compris pour ce qui a trait à la convergence monétaire ou à l'Union Monétaire Européenne, (x) des changements intervenants dans les politiques des banques centrales et/ou des gouvernements étrangers, (xi) des effets des acquisitions et de leur intégration, (xii) des opérations de réorganisation et (xiii) des facteurs généraux ayant une incidence sur la concurrence, que ce soit au plan local, régional, national et/ou mondial. Beaucoup de ces facteurs seraient d'autant plus susceptibles de survenir, éventuellement de manière accrue, en cas d'actes terroristes.

La société n'est pas obligée de mettre à jour les informations prospectives contenues dans le présent document.