




Automobile : le coup de frein ?

Wilfried Verstraete, Président du Directoire d'Euler Hermes
Ludovic Subran, Chef Economiste et Directeur de la Recherche
Yann Lacroix, Responsable Etudes sectorielles

Conférence de Presse – Paris, le 8 décembre 2011

A company of Allianz 

 EULER HERMES

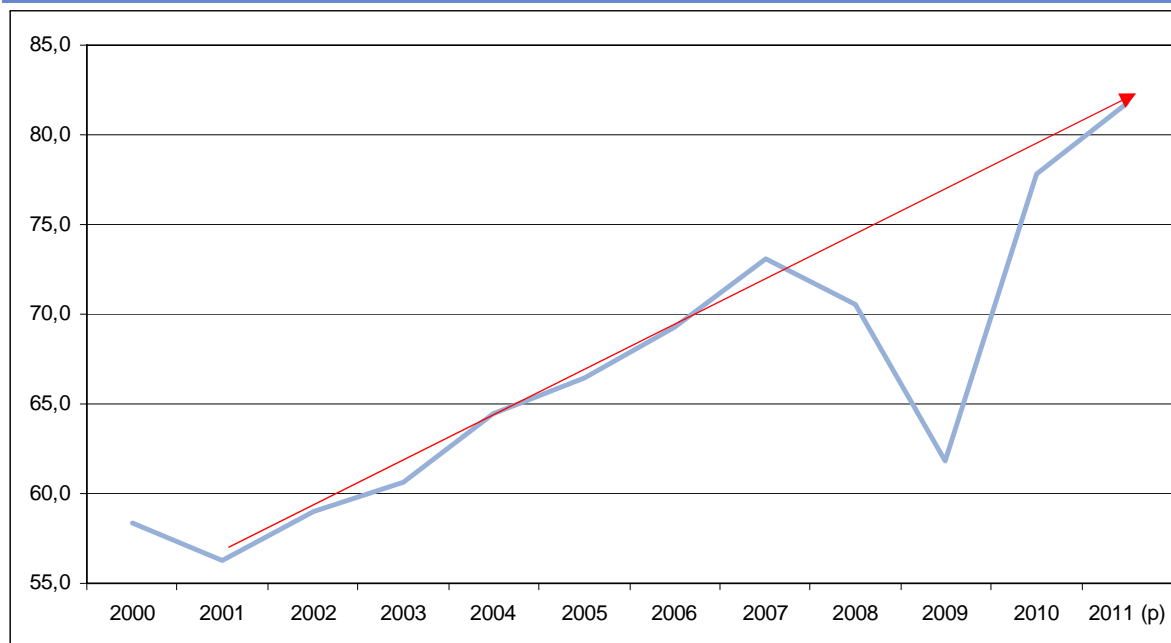
Automobile : le coup de frein ?

- 1 2011 : la production mondiale retrouve sa croissance en ordre dispersé
- 2 2011-2012 : des signes d'essoufflement apparaissent
- 3 2012 : l'éclatement de l'Europe automobile

La crise du secteur 2008-2009 (production -15,5%) totalement effacée en 2010

En 2011, la production retrouve son niveau de croissance moyen

Production automobile dans le monde en millions d'unités



Année	Production (millions)	variation N-1
2007	73,1	5,5%
2008	70,5	-3,5%
2009	61,8	-12,4%
2010	77,9	26,0%
2011 (p)	81,8	5%

Sources : OICA, Euler Hermes

Une nouvelle croissance tirée exclusivement par les marchés émergents

La production dans les pays industrialisés reste largement en retrait par rapport à 2007

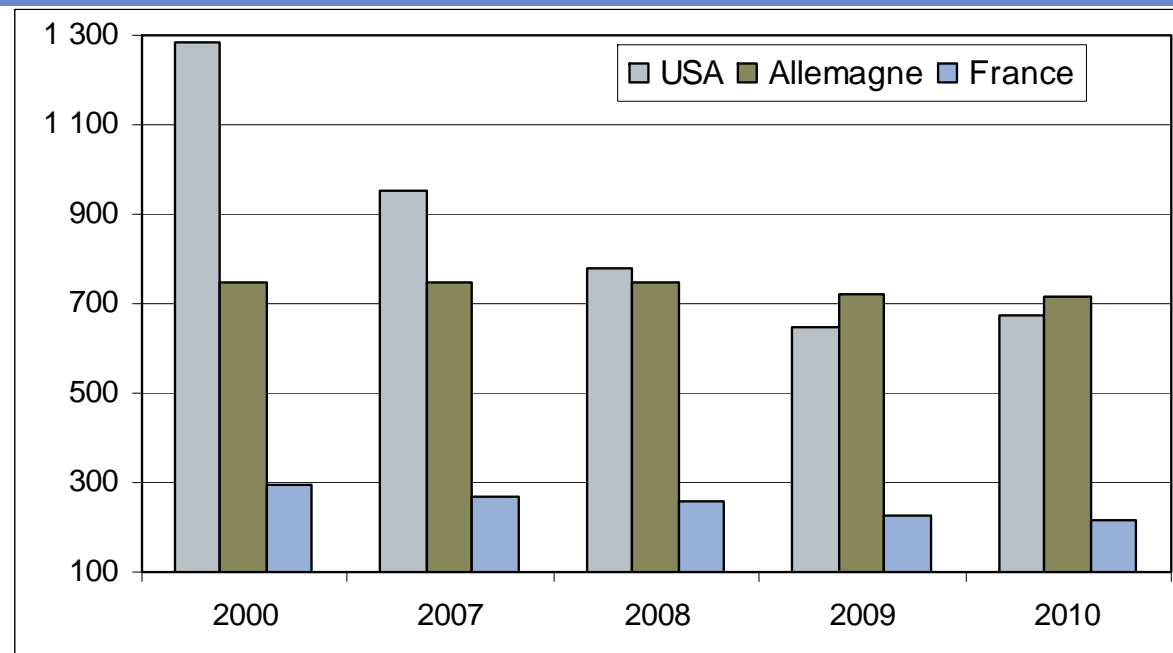
Production automobile (en millions d'unités)	2007	2011	Variation 2007 / 2011
Europe	23,1	20,5	-11%
Amérique du Nord	13,4	10,4	-22%
Amérique du Sud	5,6	7,0	24%
Asie / Océanie	31,2	43,8	40%
<i>dont Japon</i>	11,6	7,7	-34%
<i>dont Chine</i>	8,9	19,8	123%
Total	73,3	81,5	11%

Sources : OICA , Euler Hermes

Etats-Unis : une restructuration massive de l'outil de production

Pour s'adapter à la baisse des volumes produits

Evolution des effectifs (en milliers): constructeurs et équipementiers



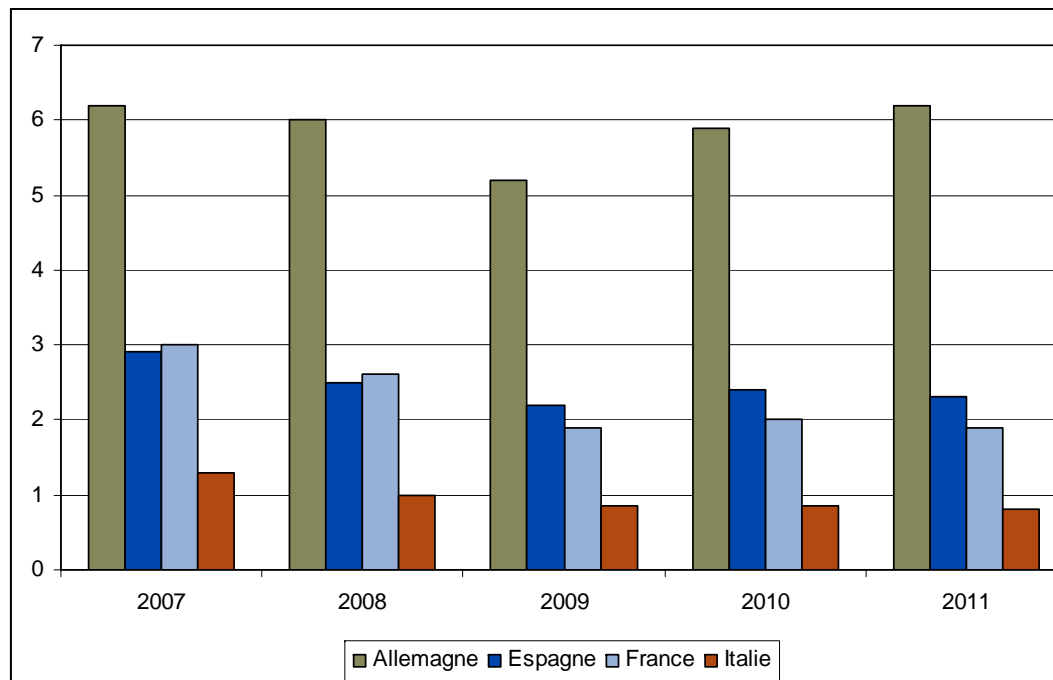
Sources : données nationales

➤ **USA** : les effectifs se stabilisent après avoir été divisés par deux entre 2000 et 2009 pour s'adapter à la contraction de -50% de la production

➤ **France** : une baisse des effectifs de -26% face à une chute de la production de -36%

➤ **Allemagne**: une contraction des effectifs de -4% pour une production qui a retrouvé son niveau d'avant-crise

Europe : une situation contrastée



Production (en Mn)	2007	2008	2009	2010	2011	var 2007/2011
Allemagne	6,2	6	5,2	5,9	6,2	0,0%
Espagne	2,9	2,5	2,2	2,4	2,3	-20,7%
France	3	2,6	1,9	2	1,9	-36,7%
Italie	1,3	1	0,85	0,85	0,8	-38,5%

Sources : OICA , Euler Hermes

- Seule l'**Allemagne** a retrouvé son niveau de production d'avant-crise, grâce à son positionnement premium
- L'**Espagne**, 2^e pays producteur européen
- **France, Italie** : Forte chute de production. Positionnées sur l'entrée et le milieu de gamme, les industries française et italienne ont dû largement délocaliser en zone low cost.

Les constructeurs européens ont retrouvé une certaine rentabilité grâce aux volumes mondiaux

Notamment en Allemagne qui représente plus des 2/3 du chiffre d'affaires des constructeurs européens

Europe	2007	2008	2009	2010	2011 (e)
Variation du chiffre d'affaires	NS	-2,3%	-11,4%	13,4%	14,8%
Taux de résultat opérationnel (résultat opérationnel rapporté au chiffre d'affaires)	4,9%	3,3%	-0,6%	5,1%	5,6%
Taux de résultat net (résultat net rapporté au chiffre d'affaires)	4,2%	2,1%	-1,8%	4,7%	4,4%

Sources : Volkswagen, Daimler, BMW, PSA, Renault , FIAT, estimations Euler Hermes

NB : comptes arrêtés à décembre

Taux de résultat opérationnel = rentabilité opérationnelle
 Taux de résultat net = rentabilité nette

Japon : un redressement plus timide...

Expliqué par la forte dépendance des marchés domestique et américain et au renchérissement du yen

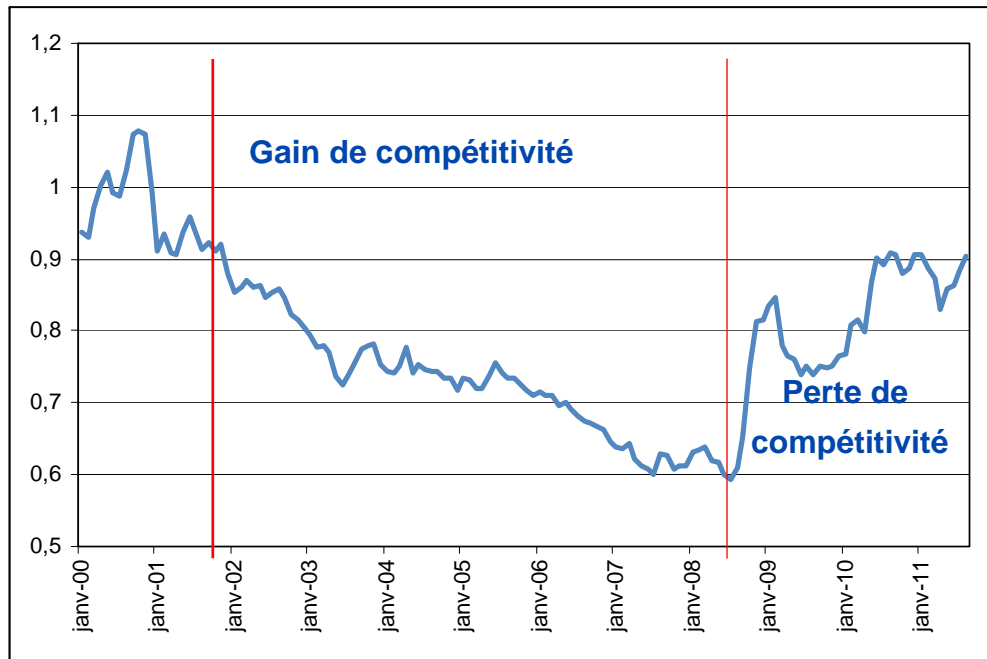
Japon	2007	2008	2009	2010	2011
Variation du chiffre d'affaires	12,2%	8,5%	-21,3%	-11,1%	5,7%
Taux de résultat opérationnel (résultat opérationnel rapporté au chiffre d'affaires)	8,0%	7,8%	-1,0%	2,2%	4,0%
Taux de résultat net (résultat net rapporté au chiffre d'affaires)	5,5%	5,3%	-1,5%	1,3%	3,0%

Sources : Toyota, Honda, Nissan Mazda, Mitsubishi

NB : comptes arrêtés à mars

Japon: la forte appréciation du yen pèse sur la compétitivité

Evolution de la parité yen/euro (100Y = 1€)



- 2001-2008: la dépréciation du yen face à l'euro de près de -40% apporte un avantage compétitif aux producteurs nippons
- Depuis l'été 2008, l'appréciation du yen face à l'euro réduit sérieusement leur compétitivité et met à mal leur stratégie de production dans l'Archipel
- La production en 2010

Domestique	Hors Japon
-6%	+30%
8,3 Mn d'unités	13 Mn d'unités

Corée du Sud : les ex « petits » constructeurs à la conquête du monde ?

Les constructeurs coréens continuent de prendre des parts de marché partout à travers le monde (passées de 4,6% de la production mondiale en 2005 à 7,5% en 2010) et sont restés à flot pendant la crise 2008-2009

Corée	2007	2008	2009	2010	2011
Variation du chiffre d'affaires	7,7%	13,4%	18,6%	28,1%	17,7%
Taux de résultat opérationnel (résultat opérationnel rapporté au chiffre d'affaires)	3,1%	3,0%	5,6%	7,7%	8,0%
Taux de résultat net (résultat net rapporté au chiffre d'affaires)	1,6%	0,8%	3,3%	5,2%	5,6%

Sources : Hyundai, Kia

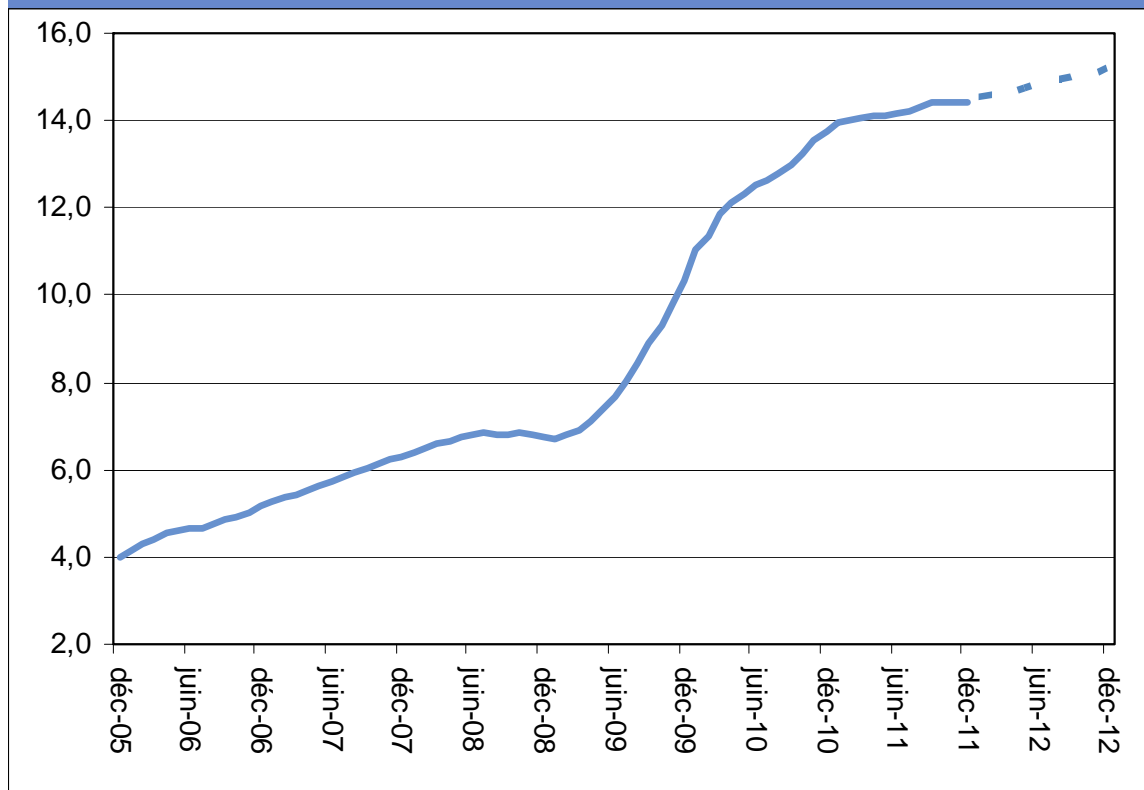
Pas de crise de volume

Automobile : le coup de frein ?

- 1 2011 : la production mondiale retrouve sa croissance en ordre dispersé
- 2 2011-2012 : des signes d'essoufflement apparaissent
- 3 2012 : l'éclatement de l'Europe automobile

Chine : après deux années euphoriques, la croissance du marché ralentit

Immatriculations VP, VUL (glissement annuel, en Mn d'unités)



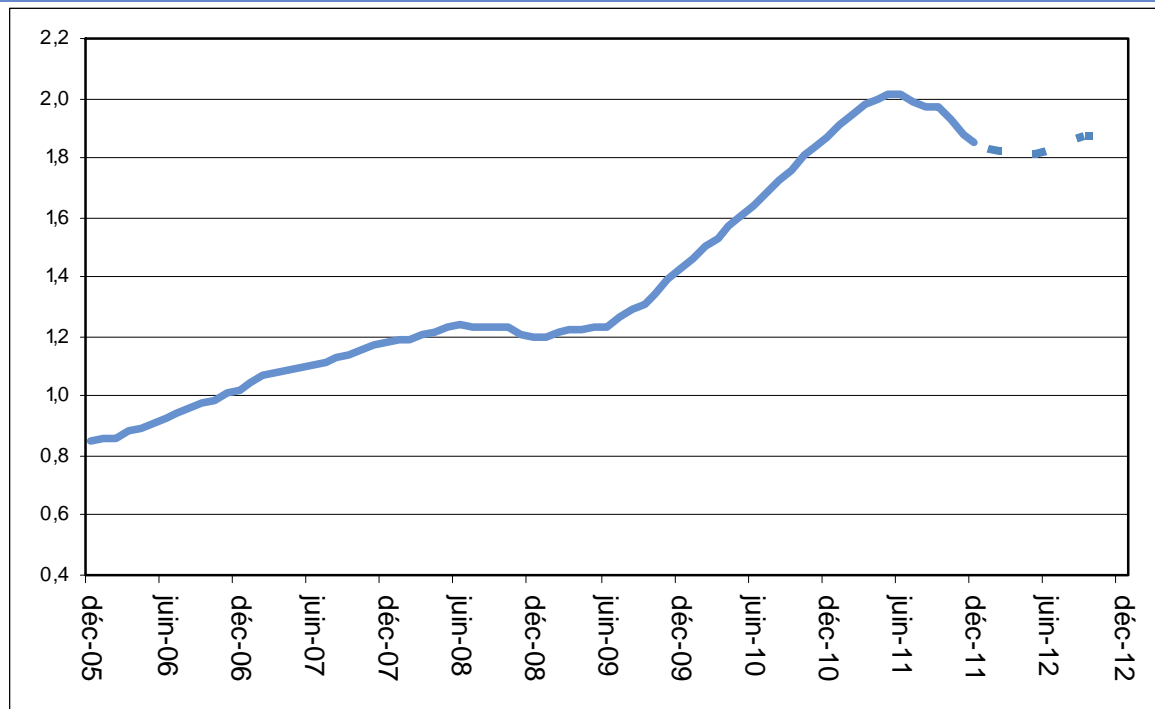
Source : China Association Automobile Manufacturers

- Le marché chinois marque une pause en 2011 avec une croissance de 4-5%, après une croissance de 30 à 40% par an en 2009 et 2010 tirée par les primes à la casse
- Il conserve, du fait de son faible taux d'équipement (5%), un grand potentiel de croissance

▶ **Le marché chinois devrait croître de +5% en 2012**

Inde : le marché commence à souffrir de la hausse des taux d'intérêt, et absorbe l'échec de la voiture ultra low cost

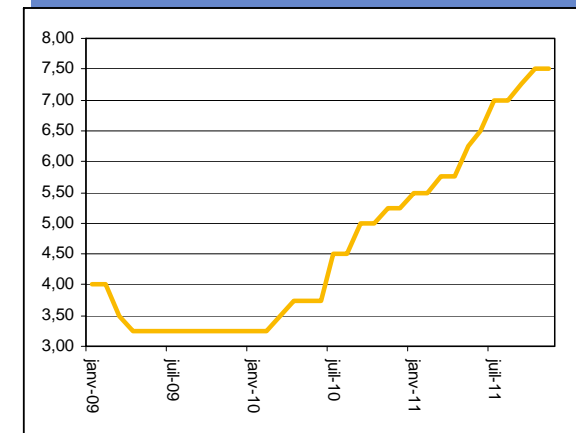
Immatriculations VP & VUL (glissement annuel en Mn d'unités)



Source : Society of Indian Automobile Manufacturers

► Légère baisse du marché indien sous les 2 Mn d'unités, affecté par la hausse des taux d'intérêt

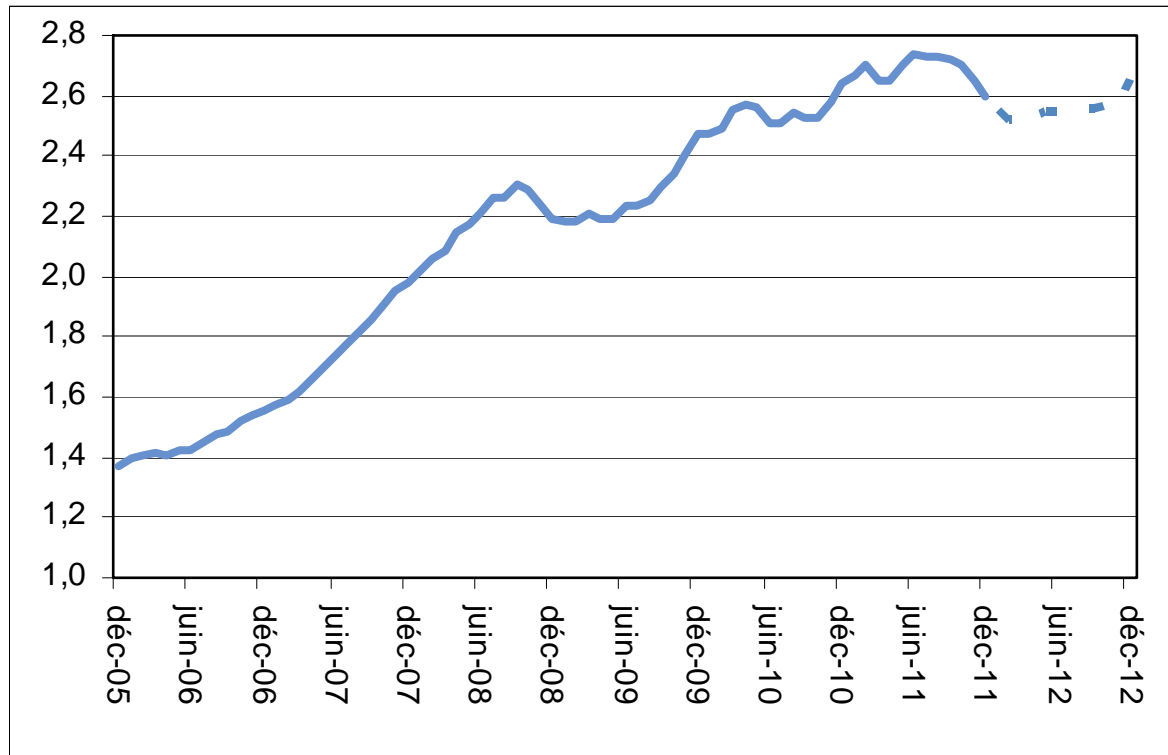
Evolution du taux d'intérêt



► **Le marché indien offre des perspectives de croissance à long terme**

Brésil : un marché aussi en phase de stabilisation

Immatriculations VP & VUL (glissement annuel en Mn d'unités)



➤ La hausse des taxes à l'importation augmenterait le prix des voitures importées de 26%) et la hausse des taux d'intérêt ont quelque peu freiné le marché

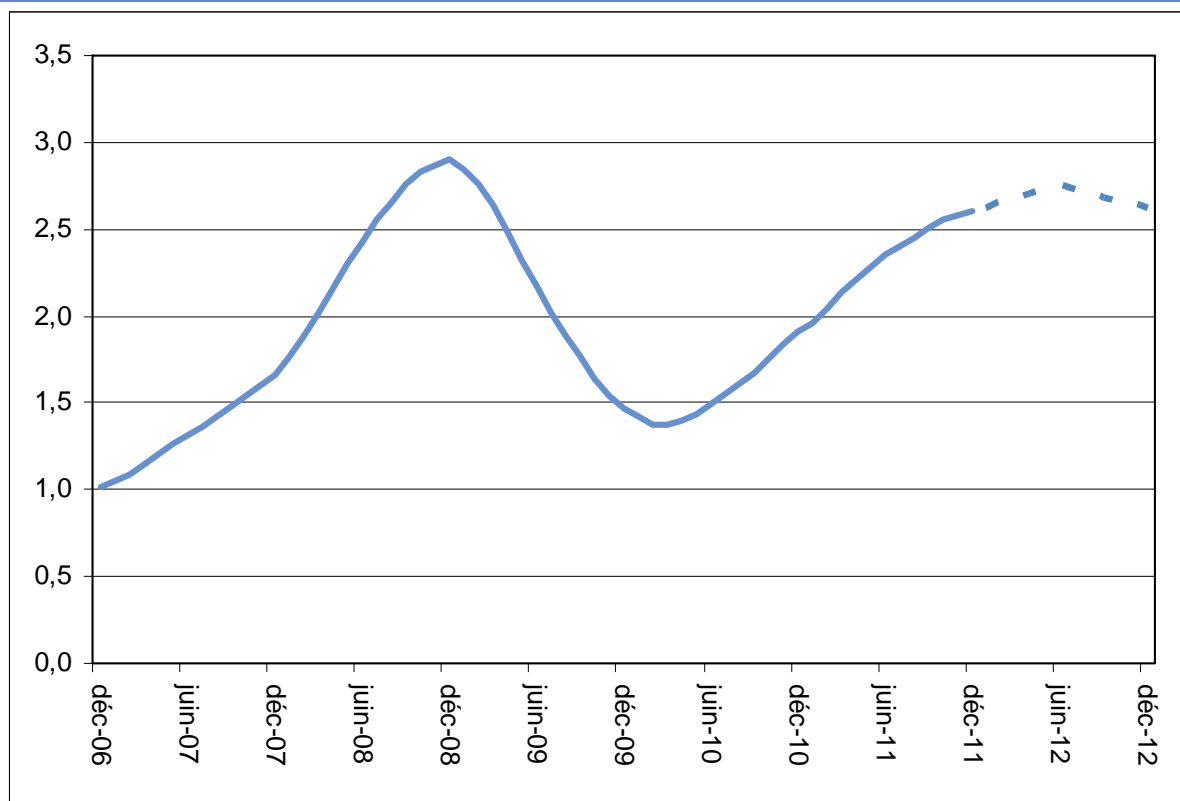
➤ Augmentation annoncée des capacités de production locale des principaux constructeurs

Source : Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

▶ Le marché brésilien devrait repartir doucement à +2% en 2012

Russie : un marché « boosté » par la mise en place de la prime à la casse en 2010-2011

Immatriculations VP & VUL (glissement annuel en Mn d'unités)



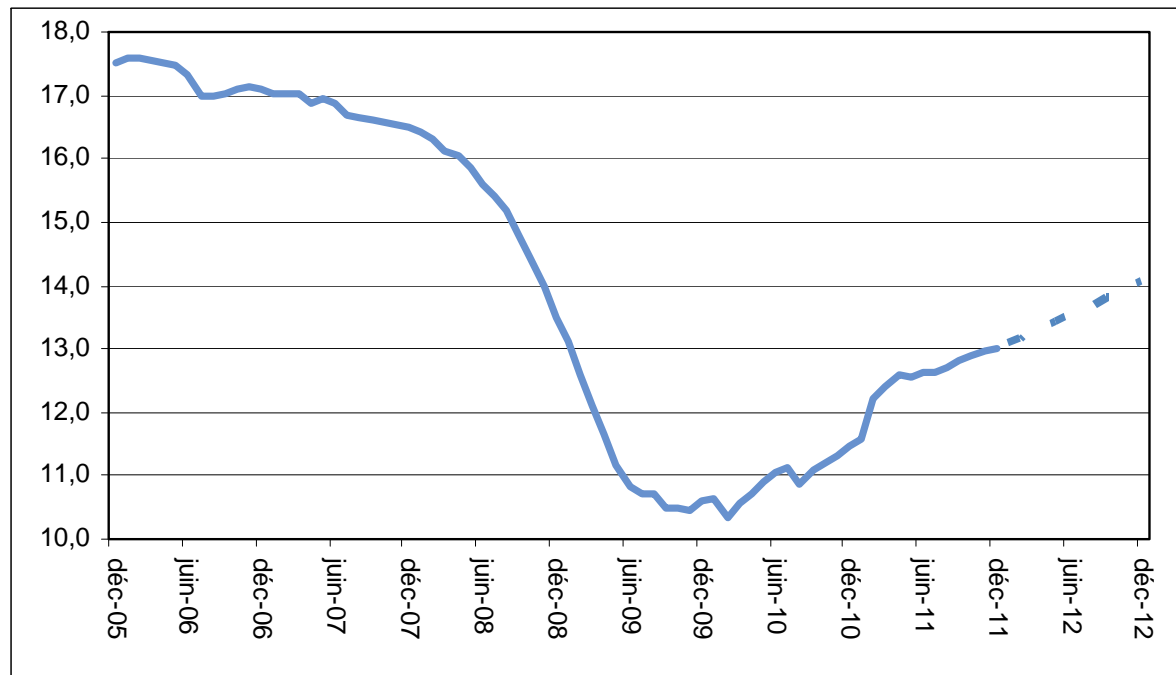
➤ 2011: le marché russe profite encore des effets de la prime à la casse de plus de 1000 € (soit 25% du prix de la Lada 2107)

Source : Association of Russian Automakers

▶ 2012 : croissance nulle avec l'arrêt des primes à la casse fin 2011

Etats-Unis : un lent redressement tiré par le renouvellement

Immatriculations VP & VUL (glissement annuel en Mn d'unités)



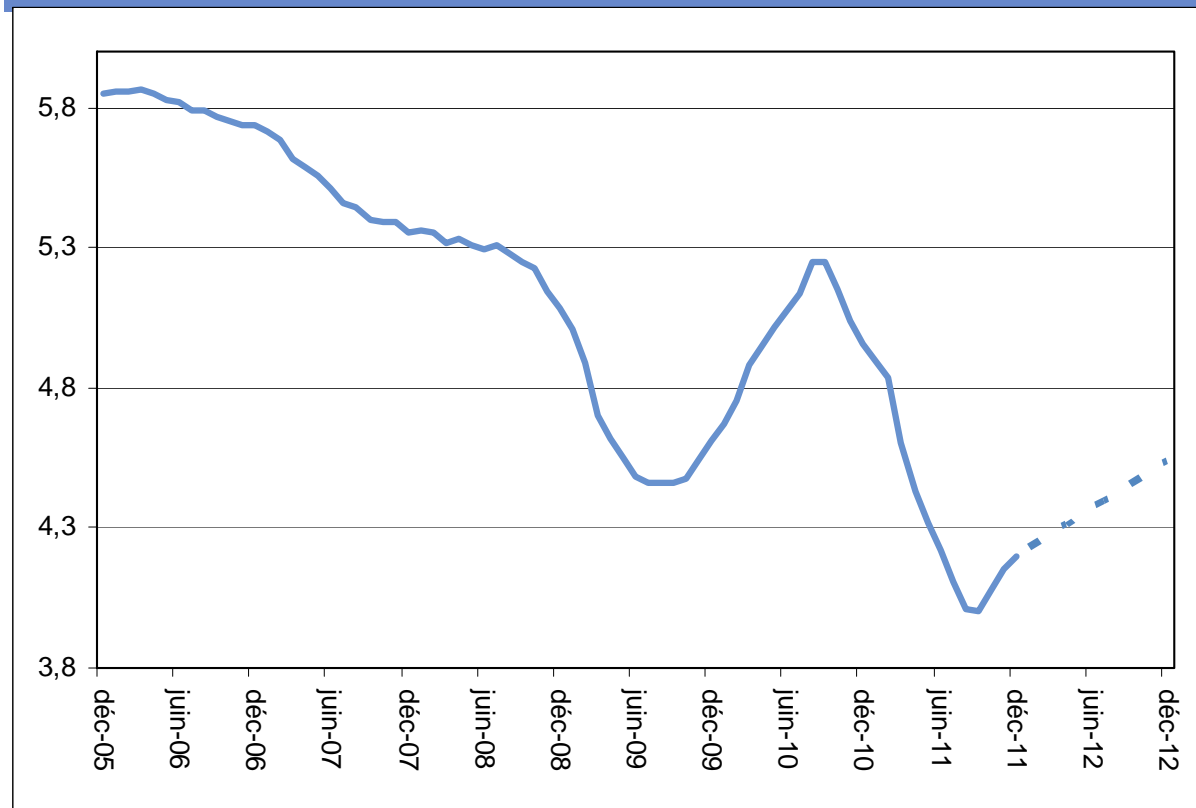
Source : Auto Alliance

- Le marché américain sous la barre des 13 Mn d'unités en 2011
- La chute des immatriculations depuis janvier 2008 entraîne un manque de vente de près de -20 Mn de véhicules
- Du fait du vieillissement du parc automobile, le marché devrait poursuivre son redressement

Il faudra encore de nombreuses années pour retrouver le niveau d'avant-crise. Croissance de 8 à 10% en 2012.

Japon : un rebond annoncé mais temporaire

Immatriculations VP & VUL (glissement annuel en Mn d'unités)



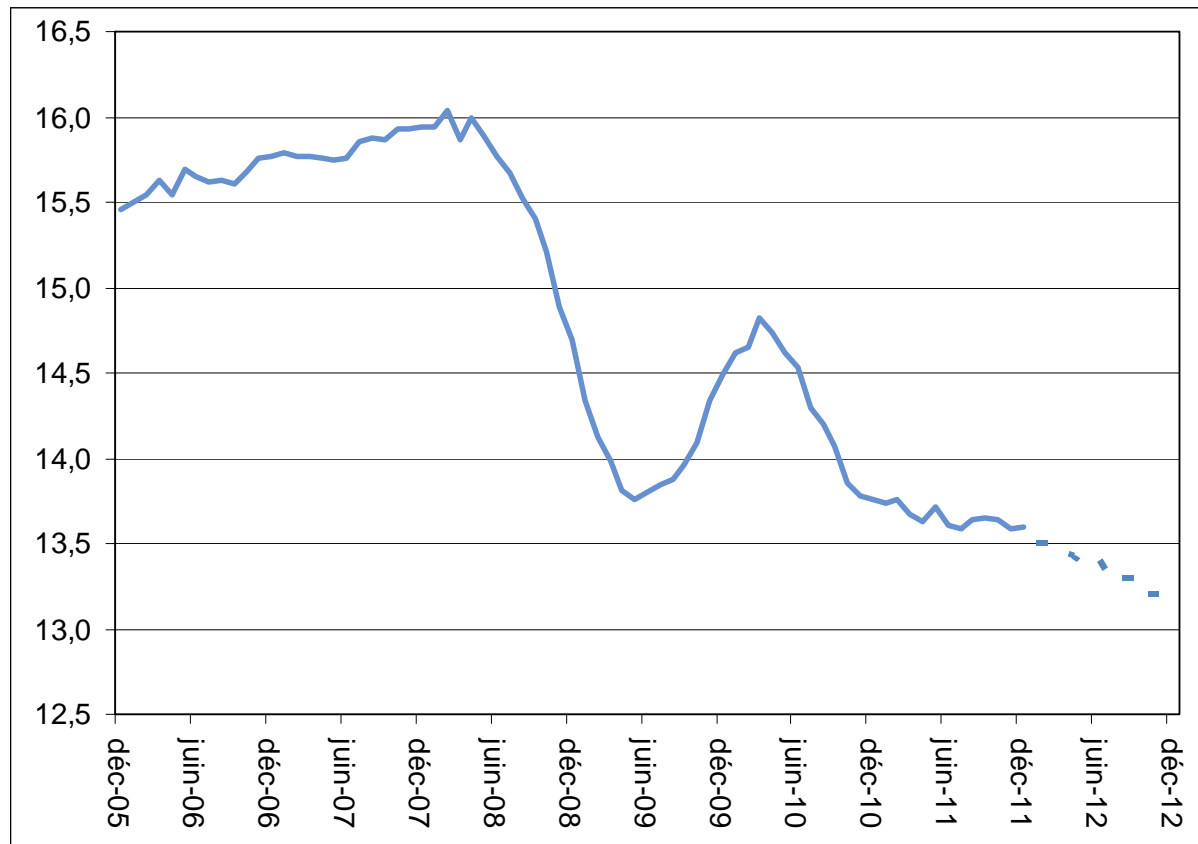
Source : Japan Automobile Manufacturers Association

- Le marché japonais à 4 Mn d'unités tente de se redresser, mais s'affiche à -25% par rapport à la période d'avant-crise
- Suite au tremblement de terre, le marché avait chuté de -50% en avril et de -38% en mai
- Le marché japonais est structurellement en baisse sur une longue période

Hausse exceptionnelle prévue de 8% en 2012 en réponse à une chute exceptionnelle de -15% en 2011

Europe : le marché reste déprimé, notamment au sud

Immatriculations VP & VUL (glissement annuel en Mn d'unités)



Sources : ACEA, prévisions Euler Hermes

- Le marché européen toujours inférieur de -15% à son niveau d'avant-crise
- Poursuite de la dégradation des marchés italien et britannique
- Stabilisation du marché allemand
- Baisse de -10% du marché français

▶ L'Europe pourrait afficher une nouvelle baisse de -3 à -5% en 2012

Automobile : le coup de frein ?

- 1 2011: la production mondiale retrouve sa croissance en ordre dispersé
- 2 2011-2012 : des signes d'essoufflement apparaissent
- 3 2012 : l'éclatement de l'Europe automobile

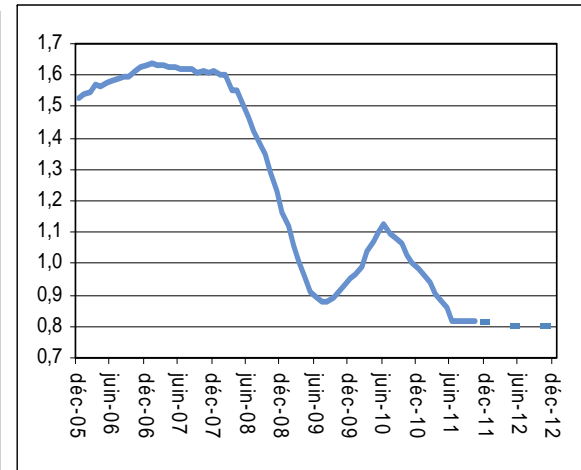
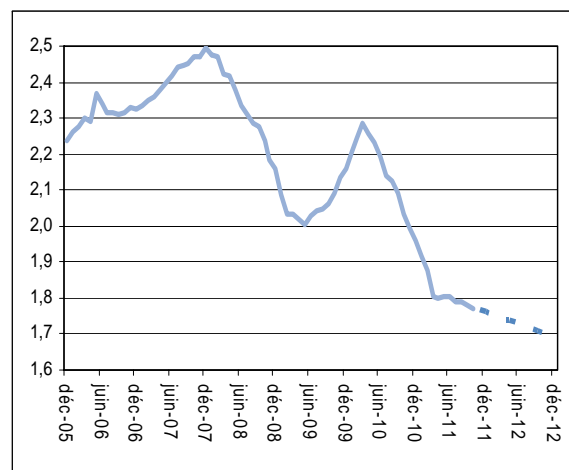
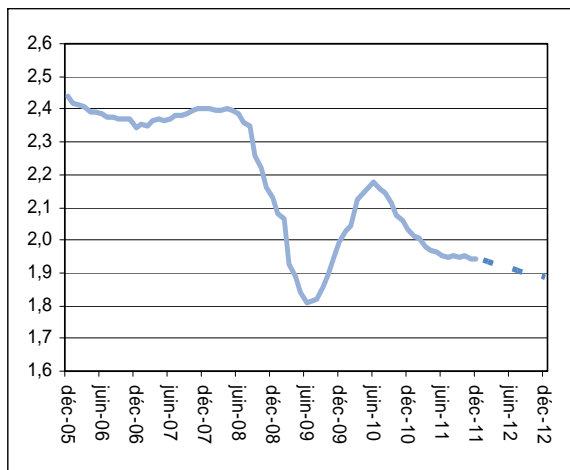
Des marchés rattrapés par la réalité économique et l'austérité

Marché britannique inférieur de -19% à son niveau d'avant-crise

Marché italien inférieur de -29% à son niveau d'avant-crise

Marché espagnol inférieur de -50% à son niveau d'avant-crise

Immatriculations VP & VUL (glissement annuel en Mn d'unités)



Sources : SMMT, ANFIA, ANFAC, prévisions Euler Hermes

NB : Le chiffre des variations des immatriculations correspond aux chiffres de fin octobre 2011

▶ **GB : -3% en 2012**

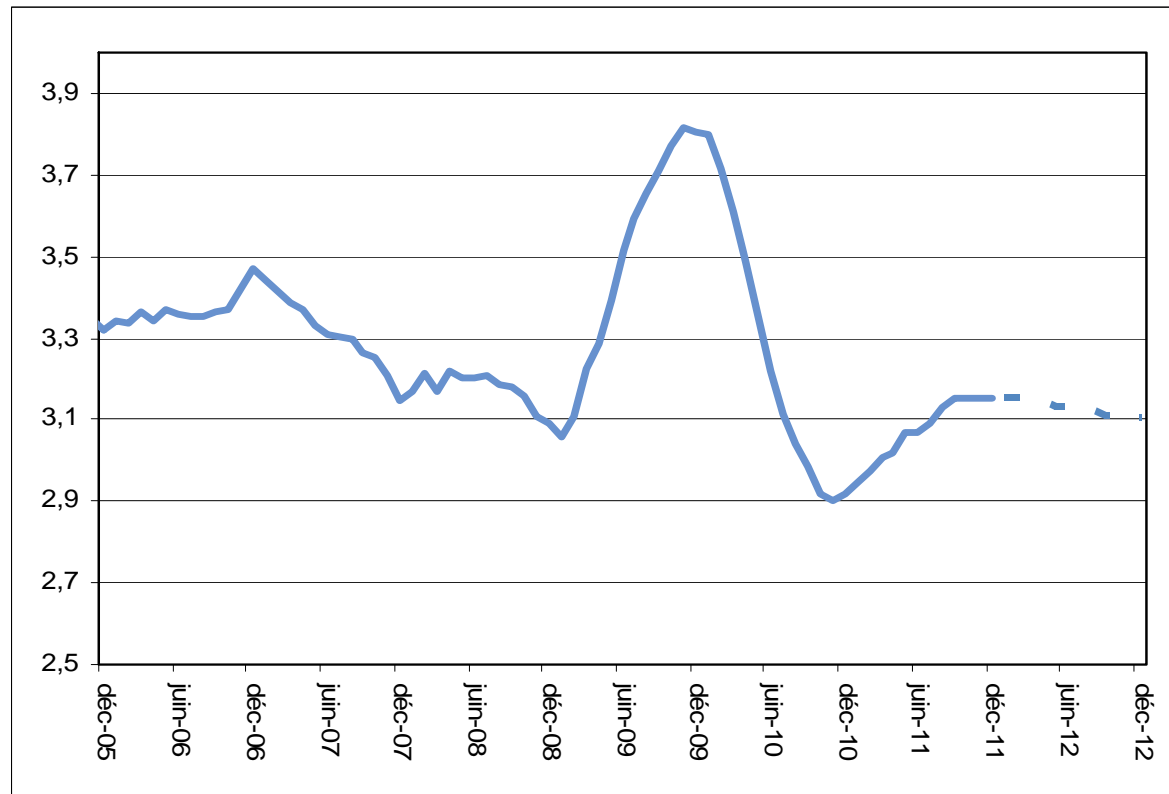
▶ **IT : -4% en 2012**

▶ **ES : 0% en 2012**

Allemagne : le marché se normalise

Mais il restera légèrement inférieur à sa moyenne de longue période

Immatriculations (VP, VUL) en glissement annuel (millions d'unités)



Sources : VDA, prévisions Euler Hermes

➤ La prime à la casse en 2009 a permis la vente de 700 000 véhicules supplémentaires

➤ Pas de soutien spécifique au secteur

▶ **Allemagne : stabilisation à 3,1 millions d'unités, soit -1,5% en 2012**

Les constructeurs allemands affichent leur résilience

La dégradation du marché européen pèsera peu sur la rentabilité des constructeurs allemands, beaucoup plus internationaux et haut de gamme

Allemagne	2007	2008	2009	2010	2011 (e)	2012 (p)
Variation du chiffre d'affaires	NS	-0,5%	-10,7%	21,4%	13,2%	1,0%
Taux de résultat opérationnel (résultat opérationnel rapporté au chiffre d'affaires)	5,5%	3,7%	-0,9%	6,1%	7,0%	6,6%
Taux de résultat net (résultat net rapporté au chiffre d'affaires)	4,6%	2,6%	-0,6%	5,1%	5,7%	5,5%

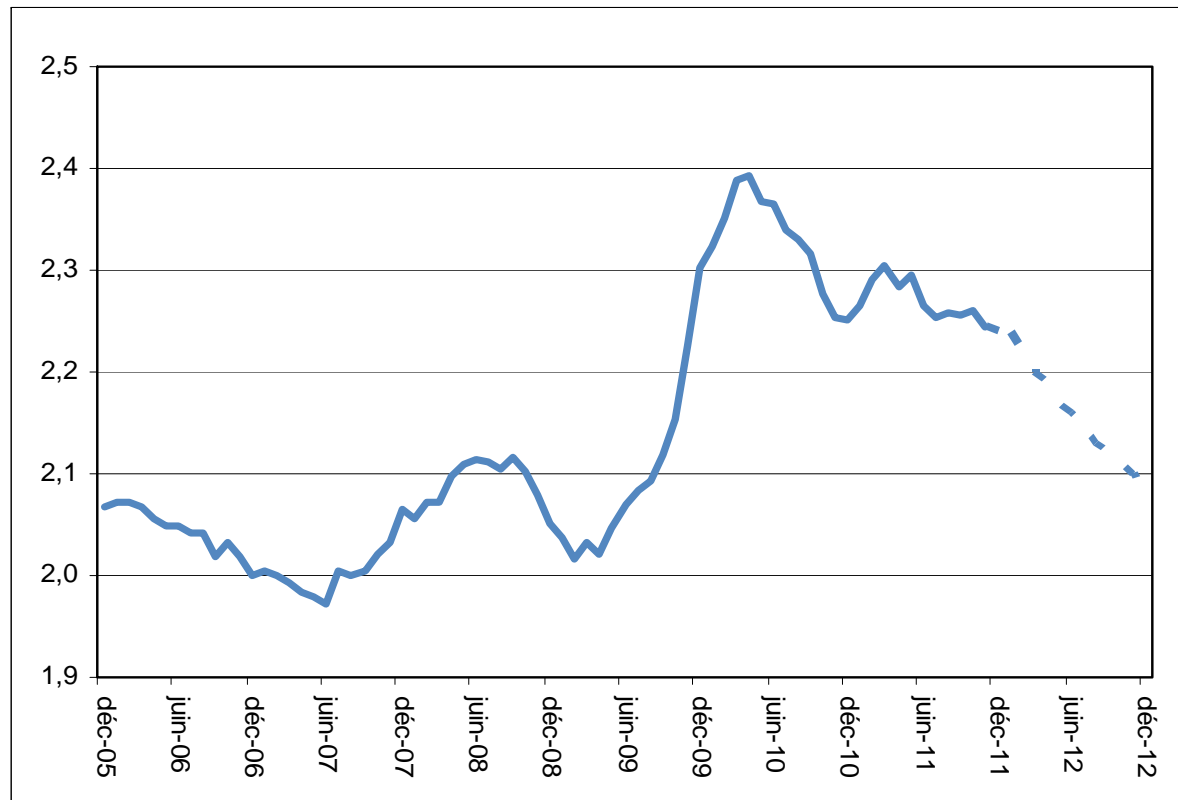
Données cumulées BMW/ Daimler/ VW et consensus

▶ En 2012, un taux de résultat opérationnel prévu quasi stable à 6,6%

France : un marché dopé par les ristournes en 2011

Malgré les nombreuses remises constructeurs, les carnets de commandes se dégradent fortement

Immatriculations (VP, VUL) en glissement annuel (millions d'unités)



Sources : CCFA, prévisions Euler Hermes

➤ La prime à la casse en 2009-2010 a permis la vente de 500 000 véhicules supplémentaires

➤ L'atterrissage des primes à la casse sur le début de l'année et les remises constructeurs ont généré 200 000 immatriculations supplémentaires en 2011

▶ **Le marché français pourrait afficher une chute de -10% en 2012**

Les constructeurs français encore trop fortement dépendants du marché européen

La dégradation du marché européen, notamment en Europe du Sud et en France, pèsera sur la rentabilité des constructeurs français

France en Mds€	2007	2008	2009	2010	2 011 (e)	2012 (p)
Variation du chiffre d'affaires	3,2%	-9,0%	-10,9%	15,7%	6,8%	-1,8%
Taux de résultat opérationnel (résultat opérationnel rapporté au chiffre d'affaires)	3,2%	1,0%	-1,3%	2,9%	2,5%	2,2%
Taux de résultat net (résultat net rapporté au chiffre d'affaires)	3,5%	0,2%	-5,2%	4,8%	3,2%	2,7%

Données cumulées PSA / Renault et consensus

▶ 2012, le résultat opérationnel serait 3 fois inférieur à celui des allemands

Conclusion

- ▶ La crise de 2008-2009 a amplifié le déplacement de la production vers les marchés émergents, mais ceux-ci connaissent un ralentissement de la demande en 2011 et 2012.
- ▶ Des ajustements de l'offre aux nouvelles demandes (zone géographique et gamme) sont indispensables.
- ▶ Le marché mondial reste orienté positivement pour 2012, profitant d'un rebond technique des Etats-Unis et du Japon, et de la croissance, certes ralentie, de certains pays émergents.
- ▶ Les surcapacités, surtout en Europe, restent importantes, d'autant que les volumes vendus devraient encore baisser (ralentissement économique et politiques d'austérité). La rentabilité de certains constructeurs généralistes européens est menacée.
- ▶ Face à l'ampleur des défis, notamment ceux liés à l'automobile verte, le développement de partenariats industriels est indispensable tant dans l'innovation que dans la production. Ceci permettrait d'assurer la compétitivité des grands constructeurs et de supporter les coûts de développement.

A photograph of a male worker in a dark shirt working on the interior of a white car body in a factory. The car is on an assembly line, with blue coiled hoses and a yellow sensor on top. The background is a red wall. A blue rectangular box is overlaid on the bottom left of the image, containing white text.

**Merci
de votre attention.**

www.eulerhermes.com