

Automobile : L'Europe en panne dans un monde qui roule

Ludovic Subran

Chef Economiste et Directeur de la Recherche

Yann Lacroix

Responsable des Etudes Sectorielles

Paris, le 21 septembre 2012

Plan

- 1** Un marché mondial en bonne voie
- 2** Croissance stabilisée des émergents
- 3** La résurrection de l'industrie automobile américaine
- 4** L'industrie nipponne fragilisée par la force du yen
- 5** La chute d'une partie de l'industrie européenne
- 6** Conclusion

1

- 1 Un marché mondial en bonne voie**
- 2 Croissance stabilisée des émergents**
- 3 La résurrection de l'industrie automobile américaine**
- 4 L'industrie nippone fragilisée par la force du yen**
- 5 La chute d'une partie de l'industrie européenne**
- 6 Conclusion**

La croissance de la production automobile mondiale a retrouvé son rythme de croisière...

Production automobile mondiale (VP et VC)* en millions d'unités



Année	production (millions)	variation N-1
2007	73,1	6%
2008	70,5	-4%
2009	61,8	-12%
2010	77,9	26%
2011	80,1	3%
2012 p	83,3	4%
2013 p	86,9	4%

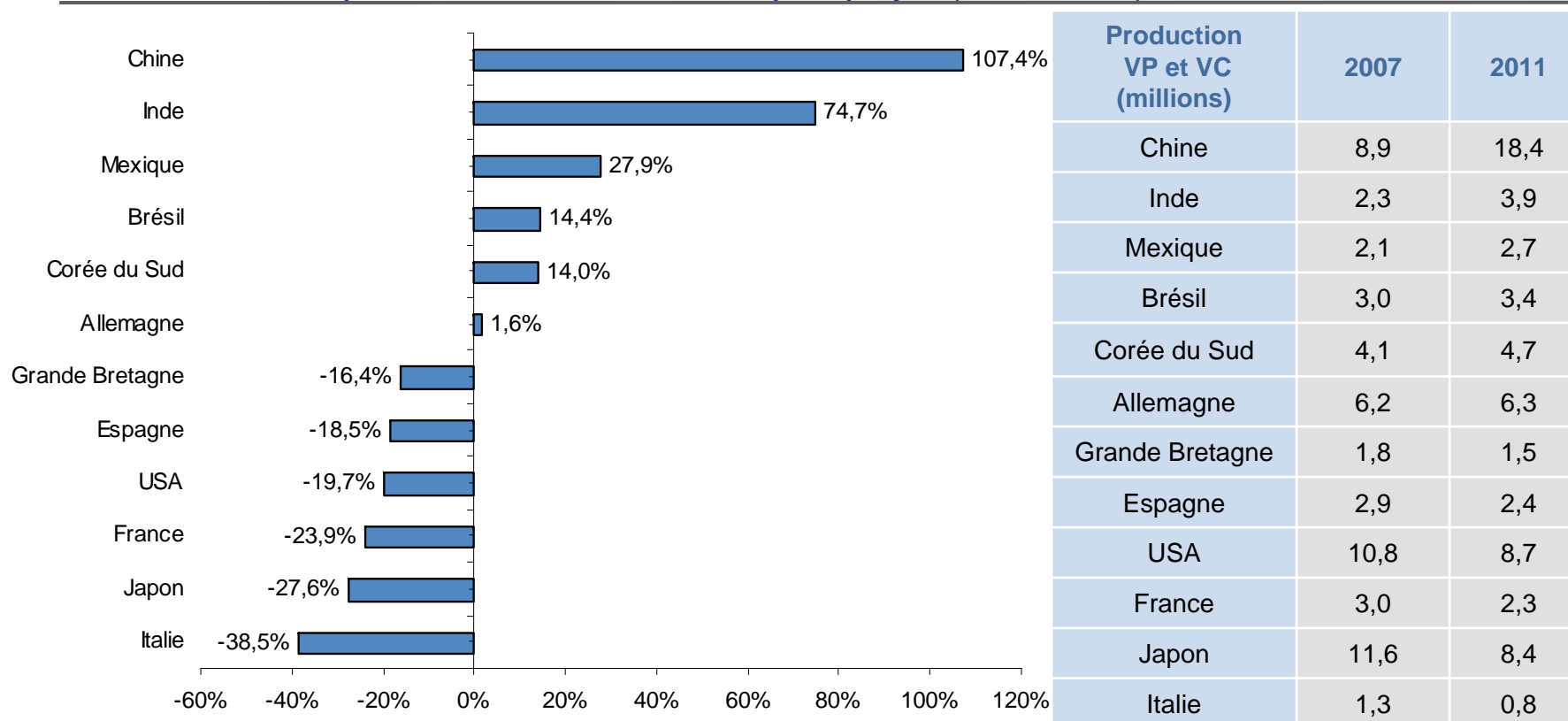
*VP : véhicules particuliers

VC : véhicules commerciaux

Sources : OICA, prévisions Euler Hermes

... Mais les grands équilibres ont été bouleversés, et la production s'est déplacée vers les nouvelles économies

Variation de la production automobile par pays (VP et VC) 2007/2011



Sources : OICA

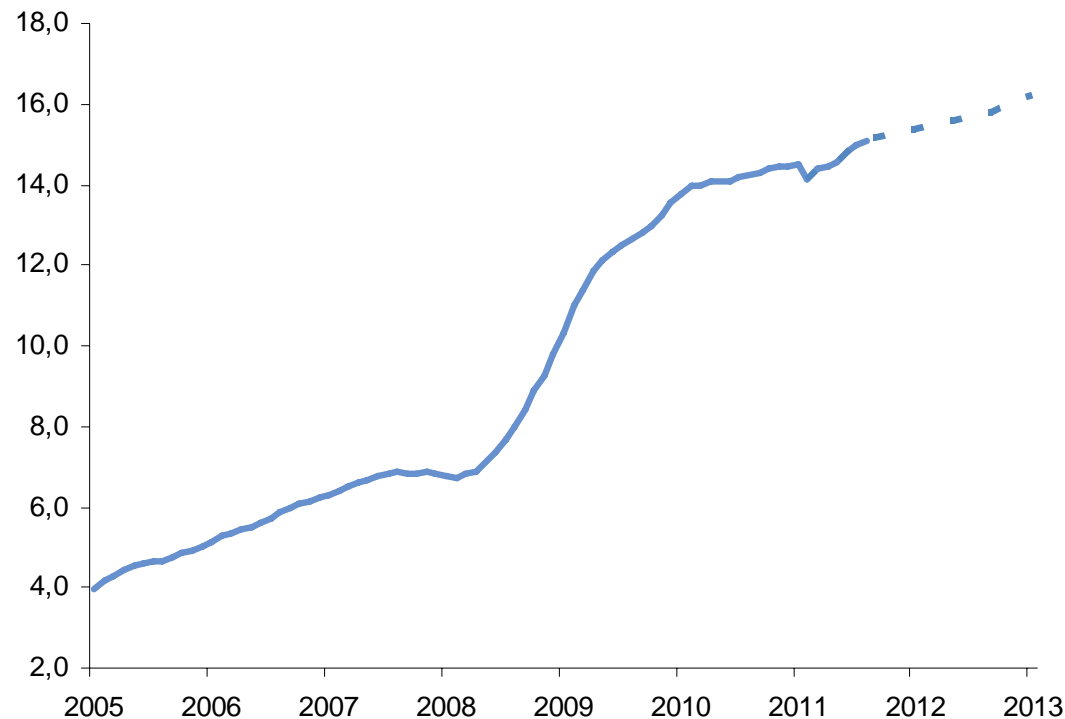
Automobile mondiale/ Direction de la Recherche/ Yann Lacroix
 © Copyright Euler Hermes 21-09-2012

2

- 1 Un marché mondial en bonne voie
- 2 Croissance stabilisée des émergents**
- 3 La résurrection de l'industrie automobile américaine
- 4 L'industrie nippone fragilisée par la force du yen
- 5 La chute d'une partie de l'industrie européenne
- 6 Conclusion

Chine : Après l'euphorie 2009-2010, liée au plan de relance, le marché retrouve une croissance "saine" autour de +6%

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

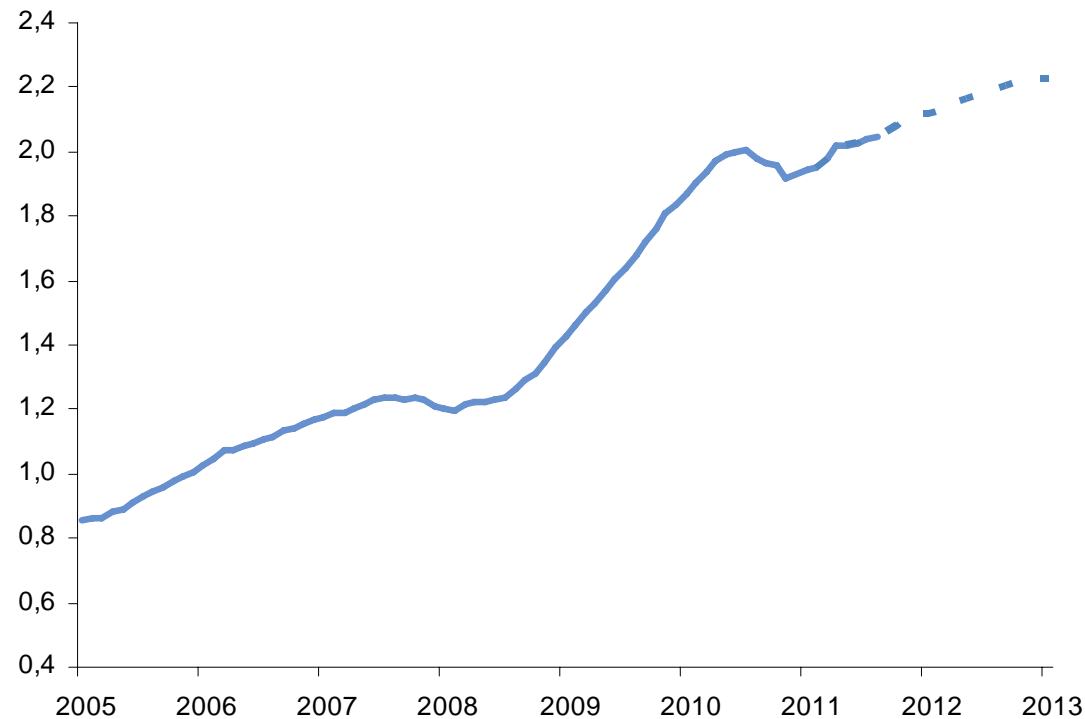


- La croissance du marché 2012 et 2013 devrait s'orienter vers les +6%
- Le marché conserve un fort potentiel de croissance du fait d'un taux d'équipement encore faible (5%)
- Mais apparaît également un nouveau marché, celui du véhicule d'occasion

Sources : China Association Automobile Manufacturers, prévisions Euler Hermes

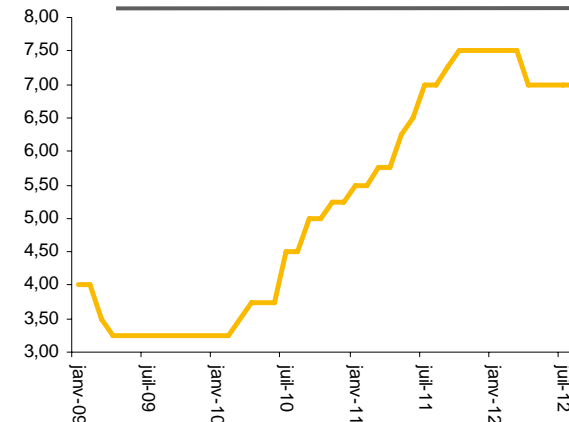
Inde : Le marché a profité d'une relance interne par une baisse des taux d'intérêt qui restent toutefois à un niveau élevé

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



- Le marché a retrouvé un taux de croissance annuelle de l'ordre de +5%, il reste toutefois de taille assez modeste

Evolution du taux d'intérêt

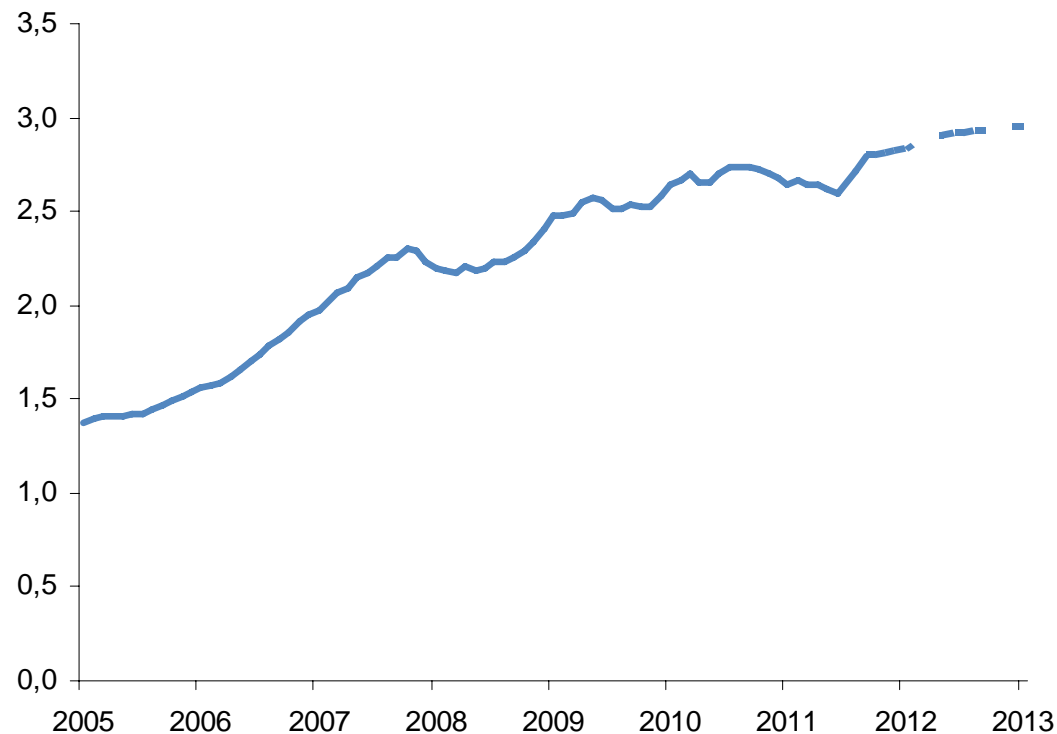


Source : Society of Indian Automobile Manufacturers, prévisions Euler Hermes

Brésil : A la recherche d'un second souffle?

Le gouvernement a baissé au printemps 2012 la taxe sur les produits industrialisés (IPI) afin de stimuler le marché automobile local, à priori jusqu'à fin octobre 2012

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

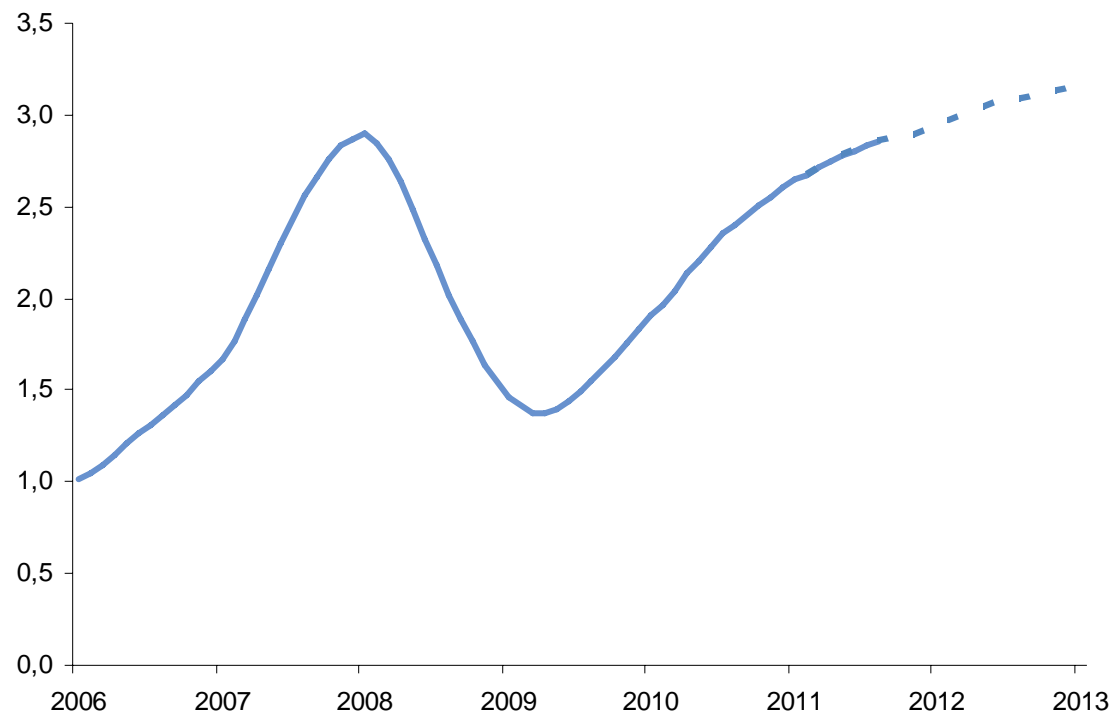


- Les voitures de 1 l de cylindrée de fabrication brésilienne ou importées du Mercosur et du Mexique, verront leur IPI passer de 7% à 0%
- Les voitures "flex-fuel" de plus de 1 l et jusqu'à 2 l, brésiennes ou importées du Mercosur et du Mexique, verront leur IPI passer de 11% à 5,5%
- En outre, le gouvernement a demandé aux banques privées de baisser les taux d'intérêt
- Vers une croissance de +7% en 2012 et de +4% en 2013

Source : Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, prévisions Euler Hermes

Russie : Le continent européen se cherche un nouveau moteur

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

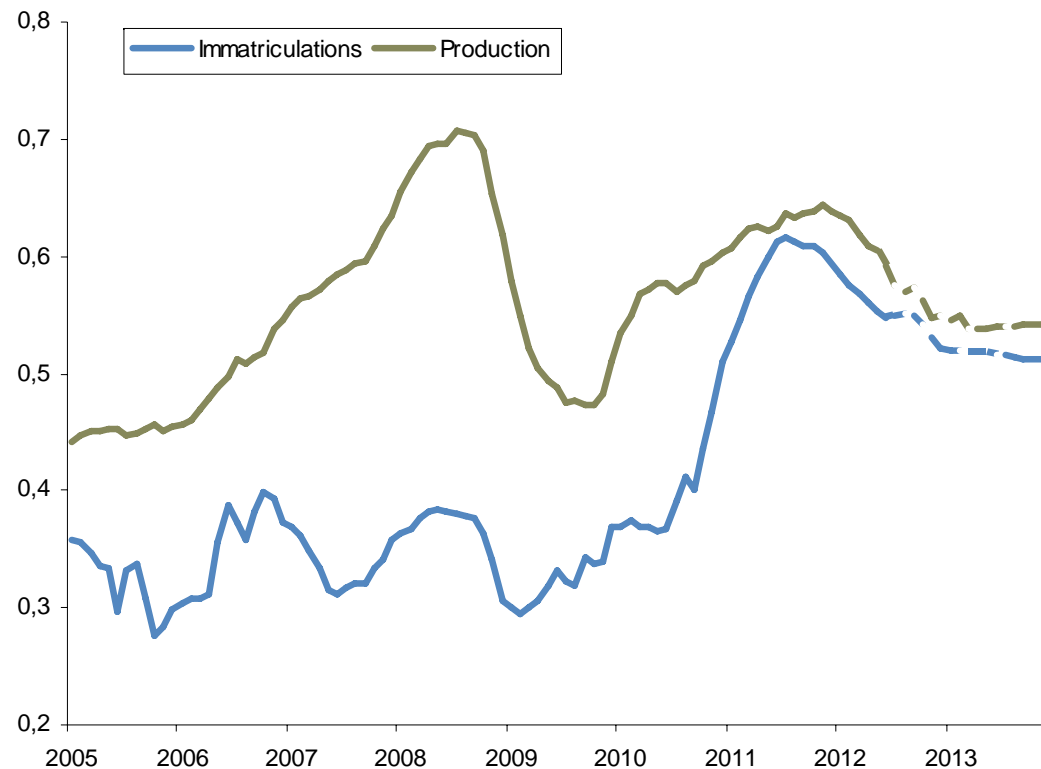


Source : statistique nationale, prévisions Euler Hermes

- Le marché russe offre de fortes perspectives
- Du fait d'un taux d'équipement faible à environ 25%
- Et d'un parc ancien de >10 ans en moyenne
- Le marché devrait croître de +11% en 2012 et de +5% en 2013

Turquie : Dépendance de la zone euro

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



- Le marché turc s'affiche en forte baisse depuis le 2^{ème} semestre 2011
- 73% de la production est exportée, principalement vers la zone euro
- 72% des immatriculations sont des véhicules importés
- Les perspectives à moyen terme restent favorables avec un taux d'équipement d'environ 10% : vers une stabilisation en 2013, après la baisse de -12% en 2012

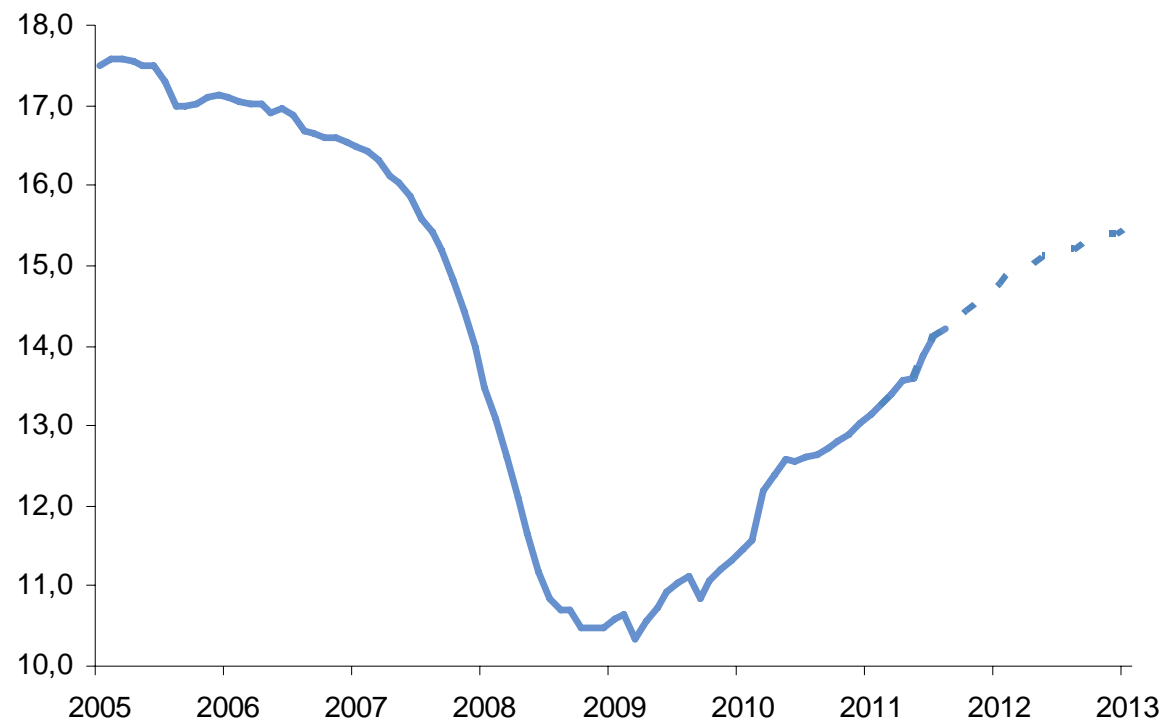
Sources : statistiques nationales, prévisions Euler Hermes

3

- 1 Un marché mondial en bonne voie
- 2 Croissance stabilisée des émergents
- 3 La résurrection de l'industrie automobile américaine**
- 4 L'industrie nipponne fragilisée par la force du yen
- 5 La chute d'une partie de l'industrie européenne
- 6 Conclusion

Etats-Unis : Sans avoir encore retrouvé son niveau d'avant-crise, le marché poursuit son redressement

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

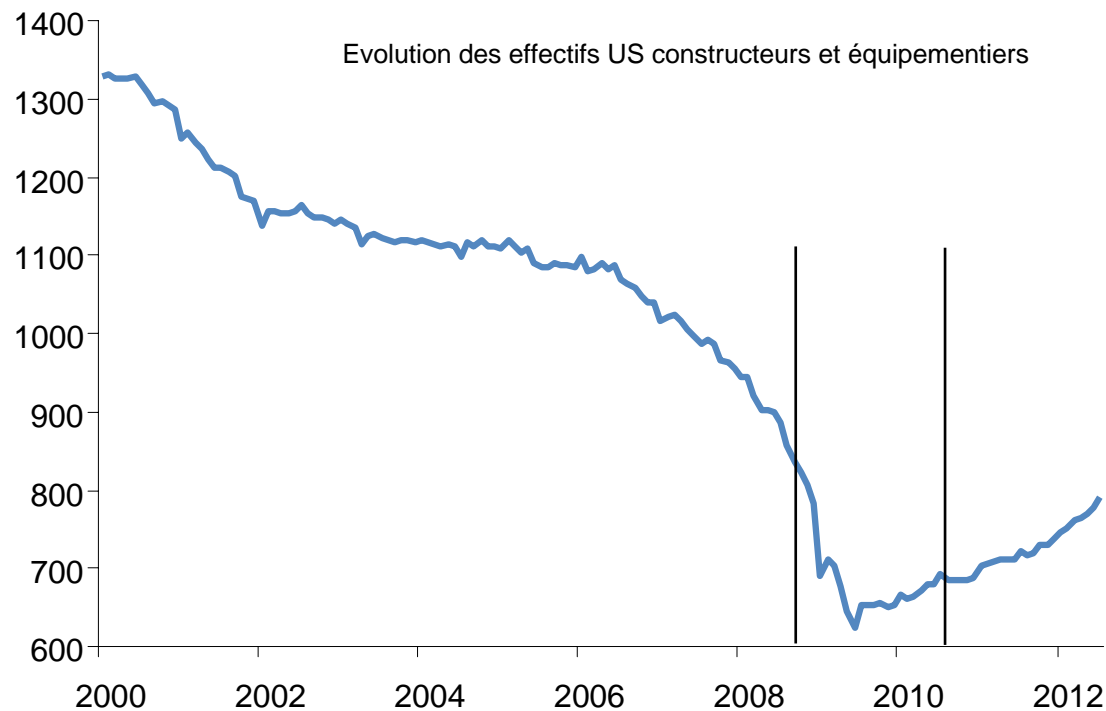


- Après une croissance de +12% en 2012, le marché devrait encore croître de +5% en 2013
- Il restera toutefois inférieur de 1,5 million d'unités à son niveau d'avant-crise

Sources : Auto Alliance, prévisions Euler Hermes

Après une violente restructuration, le secteur recrée des emplois – 100 000 depuis deux ans

Des effectifs divisés par plus de deux depuis 2000



Sources : statistiques nationales

La crise de 2008-2009 a amplifié les difficultés des constructeurs américains qui étaient déjà en perte de parts de marché depuis une décennie.

Sur les exercices 2006 et 2007, GM et Ford avaient déjà dégagé une perte cumulée de plus de 60 Mlds\$, 18 usines ont été fermées

Les groupes américains ont retrouvé croissance et rentabilité

En 2011, les constructeurs américains ont profité des difficultés de production des constructeurs nippons, suite au tremblement de terre et au tsunami. En revanche, en 2012, leurs pertes s'amplifient en Europe et érodent leur rentabilité globale

Etats-Unis	2010	2011	2012 e	2013 (p)
Variation du chiffre d'affaires	18,2%	8,3%	-1,5%	3,9%
Taux de résultat opérationnel (résultat opérationnel rapporté au chiffre d'affaires)	7,4%	6,5%	4,7%	5,5%

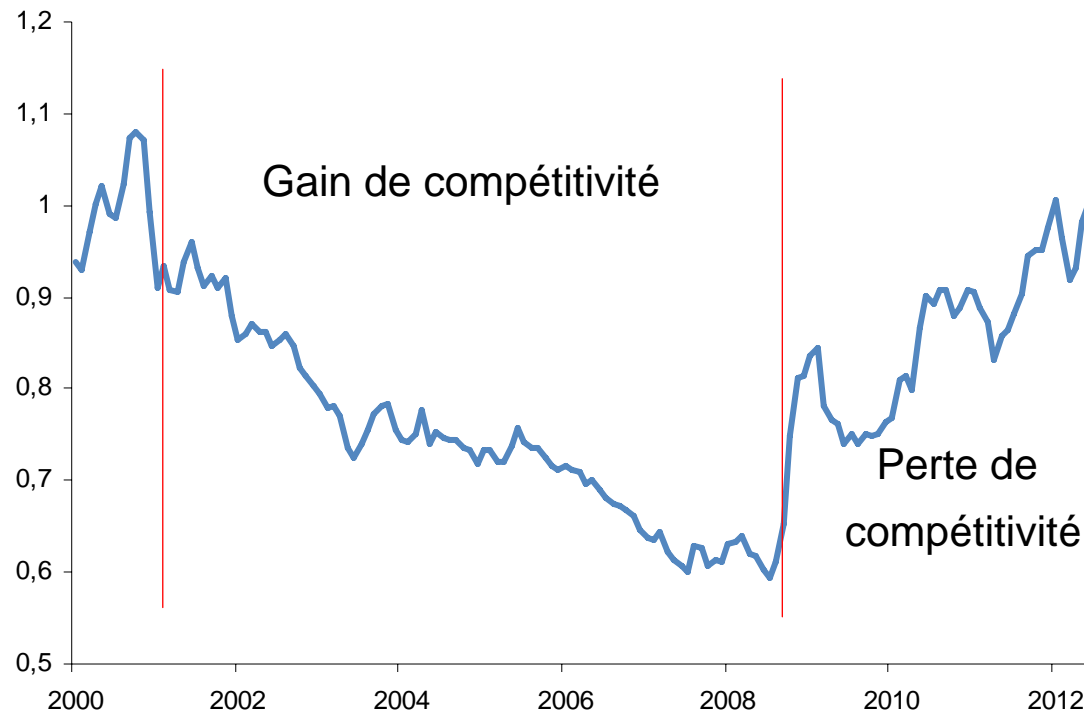
Sources : données cumulées GM, Ford, consensus

4

- 1 Un marché mondial en bonne voie
- 2 Croissance stabilisée des émergents
- 3 La résurrection de l'industrie automobile américaine
- 4 L'industrie nippone fragilisée par la force du yen**
- 5 La chute d'une partie de l'industrie européenne
- 6 Conclusion

Japon : L'appréciation du yen continue de peser sur la compétitivité

Evolution de la parité Yen/Euro (100Y pour 1€)



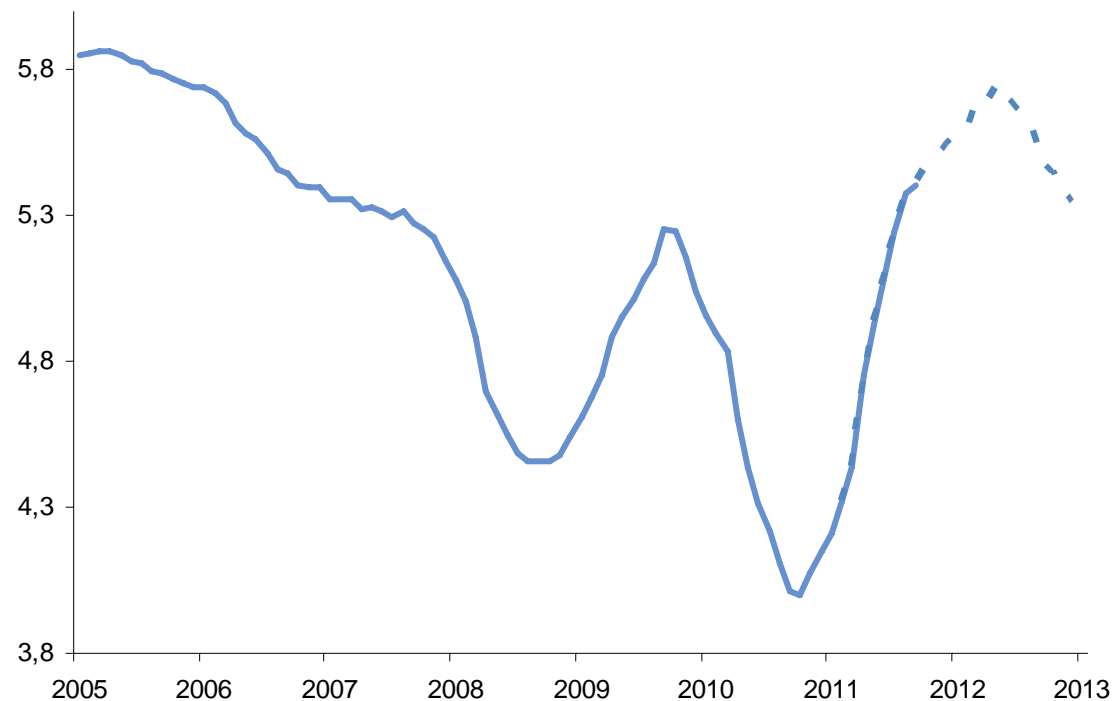
- 2001-2008, la dépréciation du yen de -40% face à l'euro a apporté un avantage compétitif aux producteurs nippons
- Depuis mi-2008, le yen a retrouvé son niveau du début des années 2000 entraînant une forte perte de compétitivité et une production qui se déplace

Production en millions d'unités

Constructeurs japonais	2007	2011
Au Japon	9,9	7,2
A l'étranger	11,9	13,4
Part de la production japonaise	46%	35%

Japon : Un marché très perturbé, en baisse sur le long terme

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



Sources : Jama, prévisions Euler Hermes

- Un marché perturbé par la crise 2008
- 2009-2010 : rebond grâce au plan de relance
- 2011 : effondrement suite au tremblement de terre et Tsunami (>1 million de véhicules non vendus)
- 2012 : rebond marqué à +30%, avant une nouvelle contraction de -5% en 2013 pour retrouver son niveau moyen de 5,3 millions d'unités

L'appréciation du yen pèse sur la rentabilité des constructeurs

Une rentabilité divisée par deux par rapport au milieu des années 2000

Japon	3/2007	3/2010	3/2011	3/2012	3/2013 (p)
Variation du chiffre d'affaires	12,2%	-11,1%	5,7%	-2,6%	19,0%
Taux de résultat opérationnel (résultat opérationnel rapporté au chiffre d'affaires)	8,0%	2,0%	3,9%	3,0%	4,5%

Sources : données cumulées Toyota, Nissan, Honda, Mazda, Mitsubishi, consensus

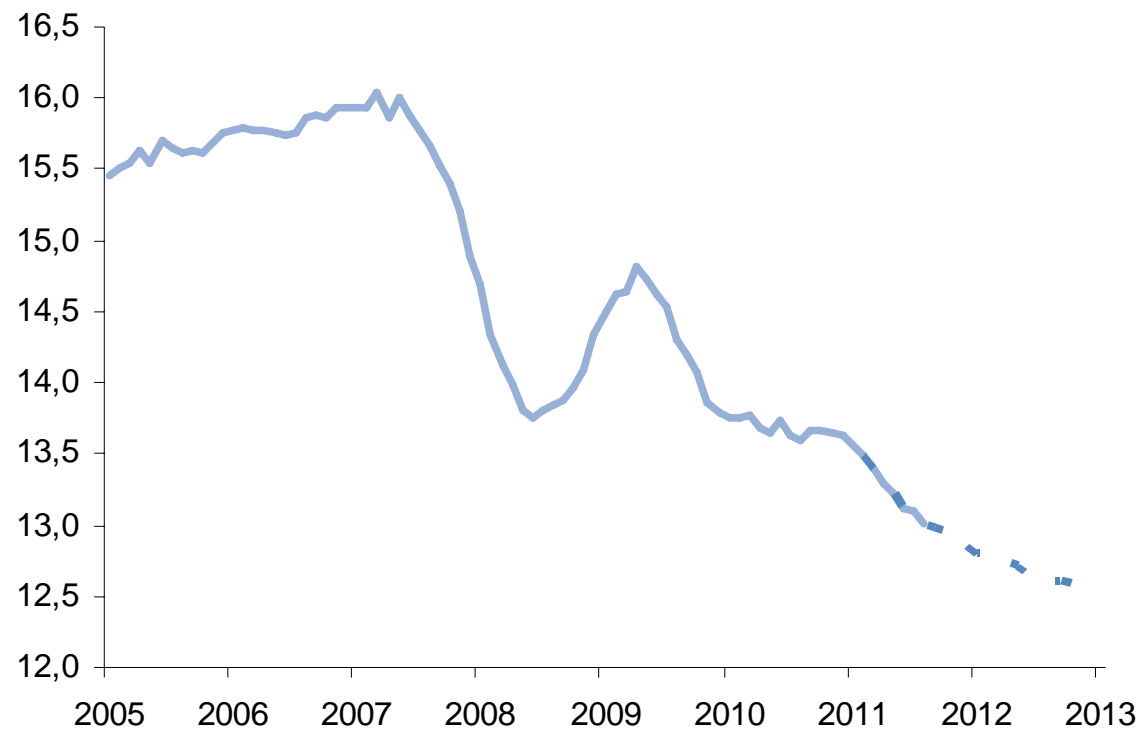


5

- 1 Un marché mondial en bonne voie
- 2 Croissance stabilisée des émergents
- 3 La résurrection de l'industrie automobile américaine
- 4 L'industrie nippone fragilisée par la force du yen
- 5 La chute d'une partie de l'industrie européenne**
- 6 Conclusion

Europe : Un marché durablement déprimé

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



Source : ACEA, prévisions Euler Hermes

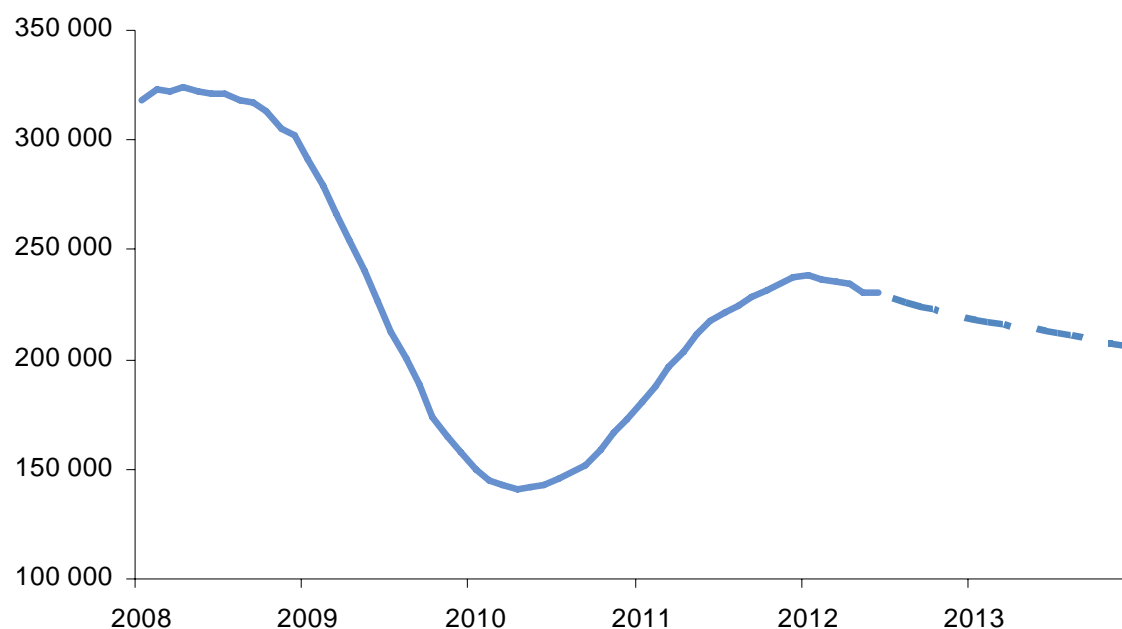
Après une nouvelle baisse de -6% en 2012, le marché européen devrait se contracter encore entre -2 et -3% en 2013

Les marchés d'Europe du Sud resteront très difficiles

Les volumes sont de 20% inférieurs à leur niveau d'avant-crise, cela représente une perte de près de 3,5 millions d'unités

Aparté 1 : Les véhicules industriels ne pourront pas être un relais de croissance

Immatriculations VI, poids lourds de plus de 17T, (glissement annuel, en unités)



- Un marché des poids lourds durablement affecté
- Après une baisse de -8% en 2012, il devrait encore baisser de -5% en 2013
- Il aura perdu 1/3 de ses volumes entre 2008 et 2013

Source : ACEA, prévisions Euler Hermes

Aparté 2: Les équipementiers européens ont restructuré leurs outils de production en 2008-2009 et intensifié leur internationalisation

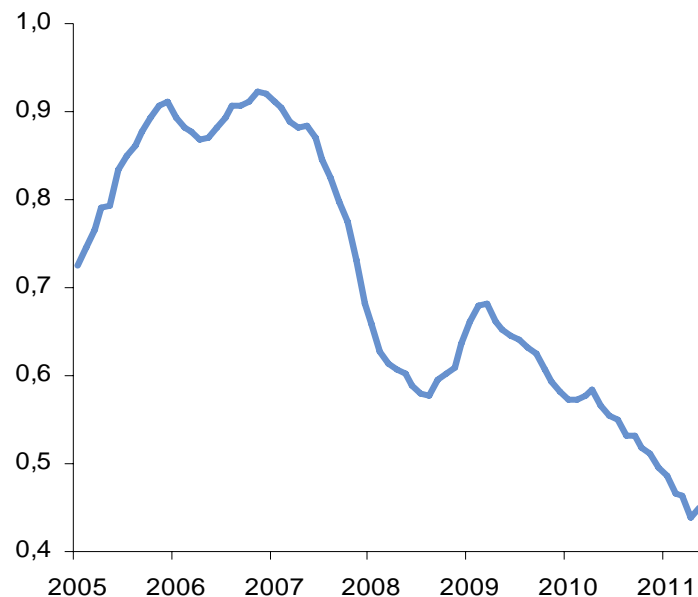
A partir de 2010, les équipementiers ont dégagé une rentabilité opérationnelle supérieure à celle du début des années 2000

Europe	2008	2009	2010	2011	2012 e	2013 p
Variation du chiffre d'affaires	12,0%	-17,8%	34,7%	16,9%	7,6%	6,1%
Taux de résultat opérationnel (résultat opérationnel rapporté au chiffre d'affaires)	3,4%	2,1%	6,9%	7,1%	6,8%	7,1%

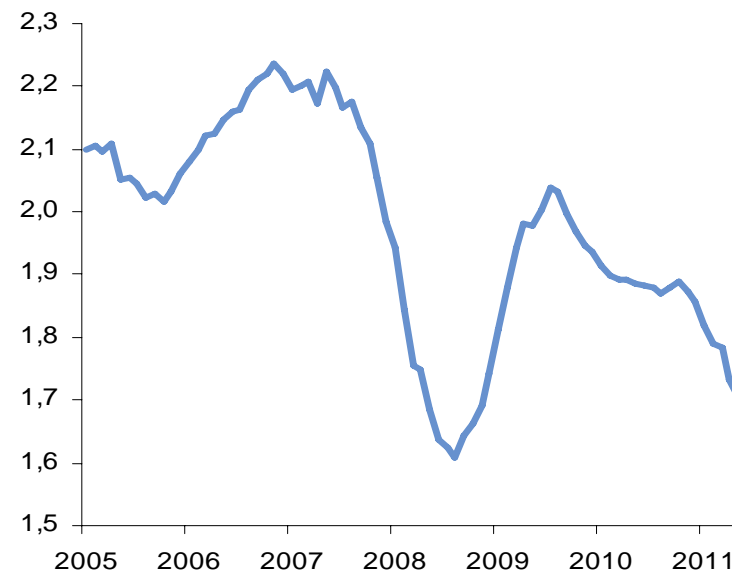
Sources : cumulé Continental, Faurecia, Valeo, Autoliv, Plastic Omnium, consensus

Production en Europe du Sud : Les restructurations ne font que commencer

Production VP (glissement annuel, en millions d'unités)



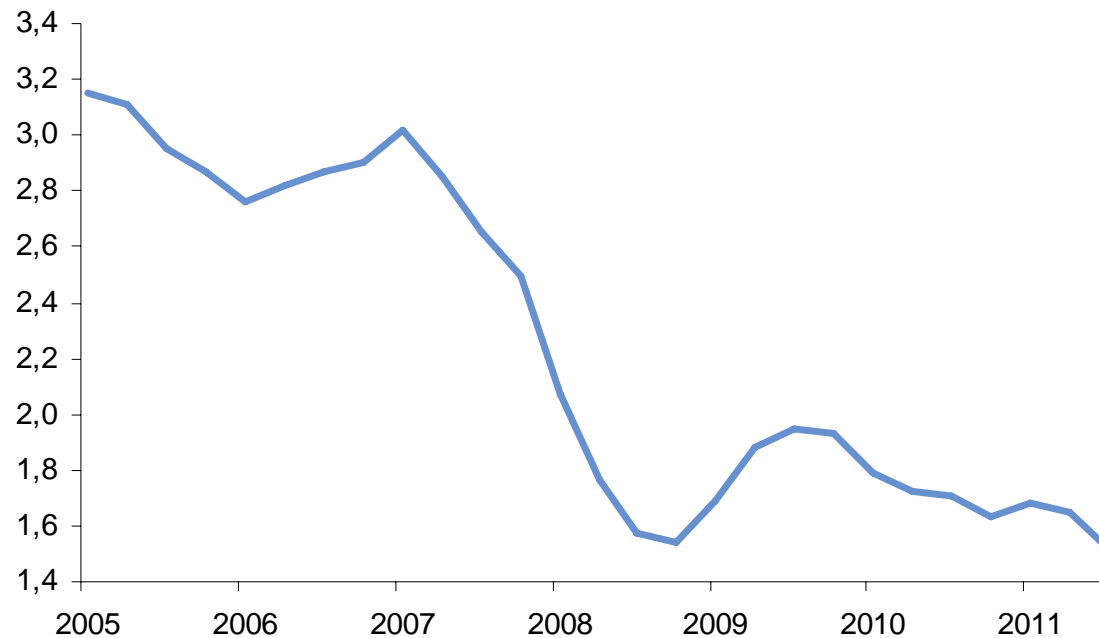
Italie : une production divisée par deux depuis 2007. Encore 5 usines FIAT en Italie après la fermeture de Termini en Sicile en 2011



Espagne : une structure de coûts performante, mais une production qui évolue au gré du marché, en baisse de -26% par rapport à 2005

France : Une production de VP des constructeurs français plus que divisée par 2 depuis 2005

Production VP (glissement annuel, en millions d'unités)



Sources : statistiques nationales

- Après les délocalisations et l'effondrement du marché européen, la production hexagonale de VP tangente les 1,5 million d'unités
- Après les compactages d'usines (réduction du nombre de lignes de production), l'heure est venue de décisions plus drastiques, et repenser les coûts fixes (à l'image de la fermeture annoncée du site d'Aulnay)

France : Les constructeurs généralistes confrontés à la baisse des volumes en Europe et à une faible internationalisation

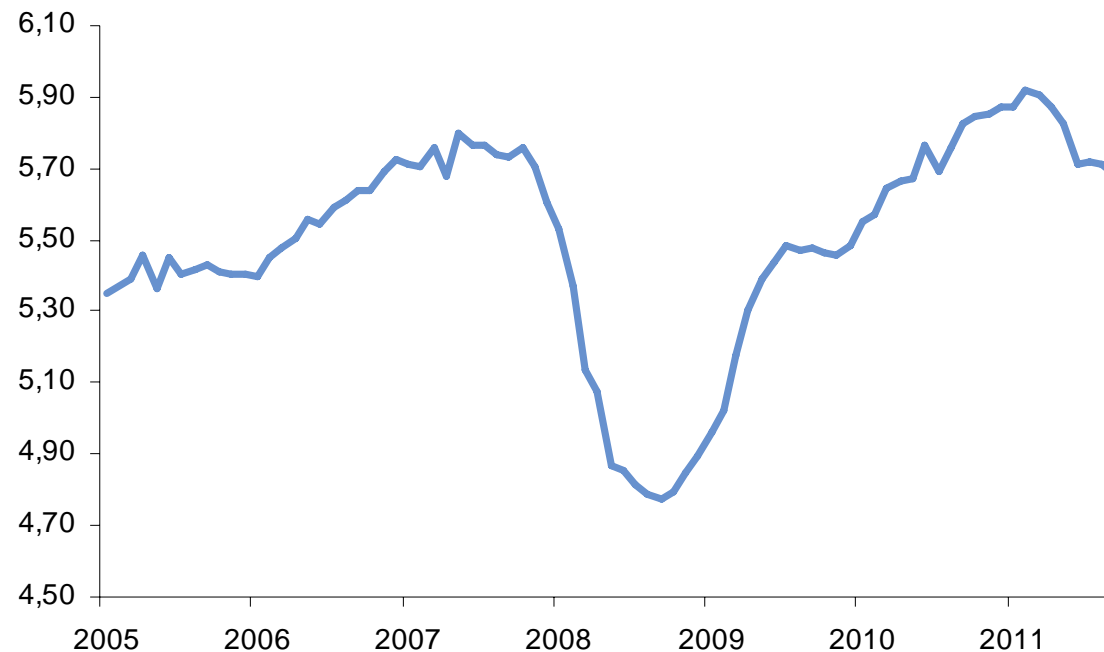
La rentabilité des constructeurs français se dégrade fortement en 2011 et 2012 et nécessite des restructurations lourdes et coûteuses

France	2010	2011	2012 e	2013 (p)
Variation du chiffre d'affaires	15,7%	7,9%	-3,3%	4,1%
Taux de résultat opérationnel (résultat opérationnel rapporté au chiffre d'affaires)	2,9%	2,1%	1,0%	2,0%

Sources : données cumulées PSA, Renault, consensus

Allemagne : La production s'essouffle, mais demeure à haut niveau

Production VP (glissement annuel, en millions d'unités)



Sources : statistiques nationales, VDA

- La production allemande a retrouvé son niveau d'avant-crise
- Mais elle commence à souffrir au 1^{er} semestre 2012 de la mauvaise conjoncture européenne
- Opel (qui a déjà fermé le site d'Anvers en 2010) et Ford pourraient être contraints, eux aussi, d'adapter leurs outils de production

Allemagne : Le positionnement premium favorable au taux de marge et à la grande exportation

Les constructeurs allemands compensent la baisse du marché européen par leurs activités internationales, notamment leur forte croissance en Chine (1^{er} marché à l'international avec 2,7 millions de véhicules vendus en 2011) et le redressement du marché américain (2^{ème} marché étranger, 1 million d'unités)

Allemagne	2010	2011	2012 e	2013 (p)
Variation du chiffre d'affaires	21,4%	17,4%	12,1%	4,2%
Taux de résultat opérationnel (résultat opérationnel rapporté au chiffre d'affaires)	6,1%	7,4%	7,5%	8,3%

Sources : données cumulées BMW, Daimler, VW, consensus

6

- 1 Un marché mondial en bonne voie
- 2 Croissance stabilisée des émergents
- 3 La résurrection de l'industrie automobile américaine
- 4 L'industrie nipponne fragilisée par la force du yen
- 5 La chute d'une partie de l'industrie européenne
- 6 Conclusion**

Conclusion

- Le marché mondial croît actuellement de +4% par an, mais la production et la consommation se sont déplacées vers les nouvelles économies.
- Le net redressement de l'industrie automobile américaine est entaché par la crise européenne, l'industrie nipponne continue de souffrir du yen cher.
- Dès 2012, la croissance des marchés émergents se stabilise (à un tempo honorable), grâce notamment à un soutien public et privé au Brésil et en Inde.
- En Europe, face à un marché durablement bas et à un manque de rentabilité, les constructeurs généralistes devront nécessairement adapter leurs outils industriels.
- Plus que jamais, une présence internationale et adaptée est indispensable pour dégager une bonne rentabilité et financer investissements et recherche, à l'image des équipementiers.