

Etude Euler Hermes : Dans un marché automobile mondial à deux vitesses, quels défis pour l'avenir ?

- Le marché automobile mondial reste divisé en 2016 : d'un côté, l'Europe, la Chine et les Etats-Unis connaissent une croissance forte du nombre d'immatriculations ; de l'autre, l'Inde fait du sur-place, le Japon patine, et la Russie et le Brésil continuent leur chute vertigineuse. Les politiques publiques (incitations fiscales, politique monétaires, risques politiques) dicteront les dynamiques de nombreux marchés.
- Malgré de bons résultats, les constructeurs sont pris en étau entre ralentissement de la production (+2% en 2016 et +1% en 2017) et besoins colossaux en investissements pour un futur décarboné et autonome.
- Le marché automobile français confirme son redressement à +6% en 2016, après +7% en 2015. Euler Hermes anticipe 2,1 millions d'unités vendues et +3% de croissance en 2017. Le Brexit est un risque non négligeable pour la production française.

PARIS – le 13 SEPTEMBRE 2016 - [Euler Hermes](#), leader mondial de l'assurance-crédit, publie sa dernière étude sur le secteur automobile, « Pare-chocs publics pour le marché automobile ». Il établit des prévisions de croissance des ventes, mesurées par les immatriculations, pour les années 2016 et 2017, et expose les différents défis du marché de l'automobile.

Un marché automobile mondial à deux vitesses en 2016

La Russie et le Brésil hors course, l'Inde et la Turquie au ralenti, le Japon patine

En 2016, les aléas économiques et politiques des pays émergents impactent directement le marché automobile. « La chute continue des marchés brésilien (-19% en 2016) et russe (-11%) est violente : les immatriculations y ont été divisées par deux en moins de quatre ans. Contre choc pétrolier, crise de financement et aléas politiques coutent cher à la Russie et au Brésil, toujours en récession, tout comme leurs marchés automobiles, » explique Ludovic Subran, chef économiste d'Euler Hermes.

Les immatriculations indiennes (+1%) et turques (-1%) connaissent quant à elles un sévère coup de frein en 2016. « Malgré une population de plus d'un milliard d'habitants, seulement 2 millions de véhicules sont vendus chaque année en Inde. Les constructeurs tentent de faire croître le marché avec une offre ultra low-cost, mais sont handicapés par le faible pouvoir d'achat des ménages et les infrastructures routières limitées, » détaille Yann Lacroix, conseiller sectoriel chez Euler Hermes. En Turquie, l'instabilité politique créé un climat de défiance sur les ventes de biens durables et ne plaident donc pas en faveur d'une reprise des ventes.

Côté japonais, entre cours du yen et stimuli, le marché automobile est volatile depuis plusieurs années. Après une chute de -14% en 2015, suite à une hausse de la TVA, les immatriculations japonaises devraient se stabiliser en 2016. La croissance des ventes pourrait même être de retour dès 2017, grâce au report de la hausse de TVA, initialement prévue en avril 2017, en 2019.

L'Europe passe la troisième, les Etats-Unis se dépassent, et la Chine retrouve l'accélérateur

2016 sera la troisième année consécutive de croissance des ventes pour le marché automobile européen avec +5,5% de croissance attendue. L'ensemble des pays européens contribueront à la bonne performance de la région. « L'Italie et l'Espagne poursuivent leur rattrapage avec des ventes en hausse de +10%, quoique toujours en dessous de leur niveau d'avant-crise. La France (+6%) et l'Allemagne (+5%) s'en sortent mieux, et devraient enfin retrouver leur niveau d'avant-crise. Enfin, au Royaume-Uni, les immatriculations atteindront un sommet à près de 2,6 millions d'unités, » développe Yann Lacroix. Prudence toutefois, car 2017 pourrait être l'année de la stagnation. En cause, les marchés britannique et espagnol, qui pourraient connaître une chute d'environ -10% des ventes, du fait du Brexit et de la fin des primes à la casse en Espagne.

Année record en vue pour les Etats-Unis : « Avec 18 millions d'unités vendues, le marché américain atteindra en 2016 un point haut historique. Le pays continue de profiter du contre-choc pétrolier et du



report sine die de la hausse des taux d'intérêts par la Fed. Il entre ainsi dans sa septième année consécutive de croissance des immatriculations (+1%). Néanmoins, la fin prévue de ces boosters devrait engendrer en 2017 une inévitable contraction du marché de -2%, » explique Ludovic Subran.

La Chine, premier marché automobile mondial, a accusé un net fléchissement des ventes en 2015. L'intervention immédiate du gouvernement, via une baisse de la TVA sur les petits et moyens véhicules, a redonné des couleurs au marché, qui renoue ainsi avec la croissance en 2016 (+8%). Un coup de pouce qui devrait être renouvelé en 2017, soutenant ainsi de nouveau les immatriculations (+5%).

Constructeurs automobiles : un virage nécessaire, malgré des résultats très satisfaisants

En 2016 et 2017, les constructeurs automobiles devraient afficher de bons résultats, fruits d'efforts sur les coûts mais surtout de la reprise de la demande. Aux Etats-Unis par exemple, sur un panel de constructeur, les chiffres d'affaires sont attendus en hausse de +3% et le résultat d'exploitation sur chiffre d'affaires oscillerait autour de 4,7%. En Europe, les constructeurs allemands affichent des rentabilités opérationnelles proches de 7 % et celles des français avoisinent 4,5 %. Côté chiffre d'affaires, ils sont attendus en croissance de +6% en Allemagne et +5% en France en 2016 (+4% et +3% respectivement en 2017).

Pourtant, la croissance de la production mondiale a ralenti autour de +2% en 2015 et 2016, et devrait chuter à +1% en 2017. « Cette baisse de régime impose aux constructeurs de continuer d'explorer de nouveaux marchés, souvent plus risqués, d'adapter outils et produits, et de continuer de localiser leurs outils de production là où les coûts sont les plus faibles, notamment pour les véhicules d'entrée de gamme. Tout cela en n'oubliant pas d'investir, notamment dans les services et la technologie, pour une expérience utilisateur hors norme, » analyse Ludovic Subran.

En Europe, par exemple, les gains de compétitivité de certains pays a accéléré les transferts de production vers les pays low-cost (principalement à l'est et au sud). La France et l'Italie, en raison du fort positionnement des constructeurs sur les petits modèles, ont ainsi connu d'importantes baisses de production (respectivement -35% et -21%). « Au-delà d'une simple logique de coût, le développement de nouvelles gammes, différenciées (SUV ou 4x4) ou positionnées (haut de gamme), permet de maintenir de bons volumes de production dans les zones high-cost. La stratégie produit des constructeurs et les accords régionaux de compétitivité peuvent permettre à l'industrie automobile de rester compétitive et profitable, tout en investissant dans les enjeux d'avenir, » nuance Yann Lacroix.

Les contraintes et incitations environnementales (restriction de la circulation en ville, subventions aux véhicules propres) poussent l'ensemble des constructeurs à se positionner sur les nouvelles technologies, allant de l'hybride au tout-électrique. Mais la route vers un futur totalement décarboné sera encore longue. « Les investissements qui restent à réaliser sont considérables, d'autant qu'ils se cumulent à ceux liés à l'autonomie des véhicules. Ces chantiers s'étaleront sur de nombreuses années et sonnent comme la prochaine révolution d'une industrie automobile vieille de plus d'un siècle. Sur la seule année 2014, ces investissements ont représenté, pour l'industrie automobile européenne, un budget de R&D de près de 45 milliards d'euros, soit +8% par rapport à 2013. Cela fait de l'automobile le premier secteur industriel en termes de dépenses de R&D, » explique Yann Lacroix.

Le marché français accélère, mais la production française pourrait freiner face au Brexit

Après +7% de croissance des immatriculations en 2015, le marché automobile français continue de croître en 2016 à +6%. En 2017, avec +3% de croissance, il atteindrait 2,1 millions d'unités vendues, soit le niveau standard pour le renouvellement du parc automobile, correspondant aussi au niveau d'avant-crise.

Néanmoins, la production française reste exposée aux conséquences d'un éventuel Brexit. « Le montant des exportations de la branche automobile de la France vers le Royaume-Uni représente 10% du total des exportations automobiles françaises. A ce jour, la question porte sur l'évolution du taux de change euro-livre sterling, qui pèse sur la demande britannique et la rentabilité du marché anglais pour les constructeurs français. Le *pricing power* est faible, et une hausse des prix de vente sanctionnerait immédiatement les parts de marché au bénéfice des producteurs locaux, » conclut Yann Lacroix.



#

Contacts media :

Euler Hermes France

Maxime Demory +33 (0)1 84 11 35 43
maxime.demory@eulerhermes.com

Publicis Consultants

Romain Sulpice +33 (0)1 44 82 46 21
romain.sulpice@mslfrance.com

Euler Hermes Group

Rémi Calvet +33 (0)1 84 11 61 41
remi.calvet@eulerhermes.com

Euler Hermes est le leader mondial des solutions d'assurance-crédit et un spécialiste reconnu dans les domaines du recouvrement et de la caution. Avec plus de 100 années d'expérience, Euler Hermes offre une gamme complète de services pour la gestion du poste clients. Son réseau international de surveillance permet d'analyser la stabilité financière de PME et de grands groupes actifs dans des marchés représentant 92% du PIB global. Basée à Paris, la société est présente dans plus de 50 pays avec plus de 6.000 employés. Membre du groupe Allianz, Euler Hermes est coté à NYSE Euronext Paris (ELE.PA). Le groupe est noté AA- par Standard & Poor's et Dagong Europe. La société a enregistré un chiffre d'affaires consolidé de 2,6 milliards d'euros en 2015 et garantissait pour 890 milliards d'euros de transactions commerciales dans le monde fin 2015. Plus d'information: www.eulerhermes.com, [LinkedIn](#) ou Twitter [@eulerhermes](#).

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