



market monitor

Focus sur les performances et les perspectives
du secteur de l'automobile



Clause limitative de responsabilité Atradius 2016

Ce rapport est fourni uniquement à des fins d'information et n'est pas conçu comme recommandation visant des transactions particulières, des investissements ou autres stratégies quelconques à l'intention des lecteurs. Ces derniers doivent à cet égard prendre leurs propres décisions de manière indépendante, qu'elles soient de nature commerciale ou autre. Si nous avons veillé soigneusement à nous assurer que les informations contenues dans le présent rapport ont été obtenues de sources fiables, Atradius n'est toutefois pas responsable d'éventuelles erreurs ou omissions, ou des résultats obtenus par l'utilisation de ces informations. Tous les renseignements contenus dans le présent rapport sont donnés « tels quels », sans garantie quant à leur exhaustivité, leur précision, leur degré d'actualité ou les résultats obtenus à partir de leur utilisation, et sans garantie d'aucune sorte, expresse ou implicite. En aucun cas, Atradius, ses partenaires ou sociétés apparentées, agents ou employés, ne pourront être tenus responsables envers les lecteurs ou toute autre personne pour toute décision ou mesure prise sur la foi des informations contenues dans ce rapport, ou pour tous dommages indirects, particuliers ou similaires, même si ces personnes ont été avisées de l'éventualité de tels préjudices.

Dans ce numéro...

Introduction	Un rapport de force en évolution?.....	4
<hr/>		
Rapport complet		
France	Poursuite de la reprise des ventes et de la production	5
Allemagne	Le taux de défaillance reste faible pour le moment ...	7
Espagne	Délais de paiement de 60 jours en moyenne	9
Royaume-Uni	Toujours de bonnes performances mais les conséquences du Brexit sont importantes	11
<hr/>		
Performance du marché en bref		
République tchèque	Pays toujours prospère mais avec des risques de baisse à l'horizon.....	13
Italie	Poursuite de la solide reprise de la production.....	14
États-Unis	Délais de paiement de 30-60 jours en moyenne.....	15
<hr/>		
Performance du marché en un coup d'œil		
	Mexique, Slovaquie, Suède, Turquie	16
<hr/>		
Vue d'ensemble	Les performances sectorielles par pays	18
<hr/>		
Performances sectorielles	Les changements depuis septembre 2016	20

Dans les pages suivantes, nous indiquons les perspectives générales pour chaque marché et secteur décrits en utilisant des symboles météorologiques



Excellent



Bon



Correct



Sombre



Mauvais



Un rapport de force en évolution?

Le litige récent entre Volkswagen et deux de ses principaux fournisseurs en août 2016 (qui a été à l'origine d'une suspension de plusieurs jours de la production de certains types de voitures) a une nouvelle fois attiré l'attention sur les relations entre fabricants d'équipements d'origine (OEM) et leurs fournisseurs; certains experts interprétant la situation comme un signe d'évolution du rapport de force dans la chaîne d'approvisionnement en faveur de ces derniers.

En effet, les nouvelles tendances comme les véhicules écologiques, la conduite autonome et la numérisation pourraient changer la donne pour tout le secteur automobile et constituer un défi pour les constructeurs traditionnels. Des entreprises technologiques comme Apple et Google font leur apparition sur le marché et des fournisseurs avancés pourraient prendre l'avantage sur les fabricants d'équipements d'origine en développant les nouvelles technologies nécessaires à la numérisation et la conduite autonome. Les fournisseurs innovants et spécialisés enregistrent souvent de meilleures marges bénéficiaires que les fabricants d'équipements d'origine.

Toutefois, la situation est encore différente pour la majorité des autres fournisseurs, spécialement ceux de plus petite taille et/ou ceux qui fournissent des composants ou pièces de moindre valeur. Bien souvent, ces entreprises dépendent fortement d'un unique fabricant d'équipements d'origine. Grâce à leur énorme pouvoir sur le marché, ceux-ci continuent à imposer une pression sur le prix de ces fournisseurs qui, dès lors, souffrent de marges réduites et de moyens limités. Cela empêche de nombreuses entreprises de réaliser les investissements nécessaires afin de monter dans la chaîne de valeur et de conquérir de nouveaux marchés.

À l'heure actuelle, la situation sur le marché semble stable et gérable car le secteur automobile continue à afficher de bonnes performances sur la plupart des principaux marchés. Cependant, la situation économique mondiale peut encore subir des difficultés et toute détérioration du contexte économique se ferait très rapidement sentir par le secteur automobile, augmentant ainsi principalement le risque de crédit de la majeure partie des fournisseurs automobiles, plus faibles d'un point de vue structurel.

France

- Poursuite de la reprise des ventes et de la production
- Délais de paiement: 60 jours en moyenne
- La surcapacité reste problématique pour les fournisseurs de certains segments



Vue d'ensemble

Evaluation des risques	forte amélioration	amélioration	stable	détérioration	forte détérioration
Evolution des impayés au cours des 6 derniers mois			✓		
Augmentation des impayés au cours des 6 prochains mois			✓		
Evolution des faillites au cours des 6 derniers mois			✓		
Augmentation des faillites au cours des 6 prochains mois			✓		
Conditions de financement	très élevé	élevé	moyen	faible	très faible
Dépendance à l'égard des financements bancaires		✓			
Endettement global du secteur		✓			
Volonté des banques d'accorder des crédits à ce secteur			✓		
Conditions commerciales	forte amélioration	amélioration	stable	détérioration	forte détérioration
Marges bénéficiaires: tendance générale au cours des 12 derniers mois			✓		
Situation générale de la demande (ventes)		✓			

Source: Atradius

La production automobile française a enregistré une croissance de 4,7% en 2014, qui s'est accélérée en 2015, à 8,7%. La prévision est de 5% pour 2016. Les constructeurs automobiles français bénéficient d'une demande intérieure et internationale accrue. Les ventes de voitures sur le marché domestique ont grimpé de 12,4% en 2015 et ont poursuivi sur cette voie au premier semestre de 2016, avec un accroissement de 8,3% des immatriculations, selon l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA).

Dès lors, les entreprises automobiles françaises ont enregistré un essor de leur chiffre d'affaires au cours des 18 derniers mois et celui des sous-traitants et fournisseurs devrait être de 3,5% en 2016, après une augmentation de 3,8% en 2015. La confiance du secteur reste bonne. L'EBITDA (Average Earnings Before In-

terest, Taxes, Depreciation and Amortisation - bénéfices avant intérêts, impôts et dotations aux amortissements) s'est amélioré de 4% en 2015, après une hausse de 0,7% en 2014. Les fournisseurs automobiles profitent encore de la faiblesse des prix des matières premières et de l'énergie.

Si les marges bénéficiaires des entreprises du secteur automobile ont généralement augmenté grâce à la reprise du marché automobile mondial, celles des fournisseurs restent structurellement sous pression car les constructeurs automobiles puissants exigent à la fois plus de productivité et des prix plus bas. Dès lors si la capitalisation des fabricants est toujours relativement solide, celle des fournisseurs est bien moins bonne. En vue de préserver leur chiffre d'affaires et leurs marges, de nombreux fournisseurs français n'ont pas d'autre solution que de rester

France: Secteur automobile

	2015	2016 prév.	2017 prév.
Croissance du PIB (%)	1,2	1,4	1,2
Croissance de la valeur ajoutée du secteur (%)	5,8	2,7	2,5

Part du secteur dans l'économie nationale (%)	0,5
Croissance moyenne du secteur au cours des 3 dernières années (%)	1,0
Croissance moyenne du secteur au cours des 5 dernières années (%)	-1,5
Degré de vocation à l'exportation	élevé
Degré de concurrence	élevé

Source: IHS, Atradius

proches de leurs acheteurs. Autrement dit, ils doivent suivre les grands constructeurs automobiles à l'étranger car les fabricants d'équipements d'origine (OEM) exploitent les marchés dynamiques et/ou déplacent leurs sites de production dans des pays où les coûts de production sont moindres (comme en Europe de l'Est, en Turquie ou au Maroc). En parallèle, les fournisseurs français génèrent 50% de leur chiffre d'affaires à l'étranger.

Cette nécessité de se tourner vers l'étranger implique de lourds investissements et des mesures de restructuration pour faire face aux nouvelles conditions du marché. Le secteur des fournisseurs exige d'énormes capitaux et donc des financements pour réaliser de nouveaux investissements et restructurations ainsi que des fonds de roulement élevés. Si par le passé les banques étaient peu disposées à accorder des crédits au sous-secteur des fournisseurs automobiles, le rebond actuel a facilité l'accès aux emprunts bancaires.

Les délais de paiement moyens du secteur automobile français sont de 60 jours (fin de mois) et la plupart des paiements se font dans les délais, avec peu de retards. Nous n'envisageons pas de hausse des retards de paiement dans les mois à venir, ni des faillites à court terme dans ce secteur. Le taux d'impayés correspond à la tendance générale des défaillances d'entreprises et le nombre de faillites devrait se stabiliser en 2016.

Grâce aux bonnes performances et perspectives, notre politique de couverture pour le secteur automobile français reste ouverte. Cependant, tout comme en 2015, nous continuons à suivre de près certains acteurs plus faibles qui sont en deuxième ou troisième position dans la chaîne de sous-traitance et plus particulièrement des fournisseurs plus petits dans la fonderie, l'emboutissage et/ou la production d'éléments à faible technologie. Les entreprises de ces segments restent exposées à de plus grands risques étant donné la tendance à sous-traiter la production à l'étranger et la forte concurrence des entreprises étrangères qui ont généré des surcapacités.

Secteur automobile français



Points Forts

Meilleures sociétés dans certains segments: FAURECIA, VALEO, Plastic Omnium

Connaissances techniques

Soutien de l'état français avec des fonds publics (BPI)



Points Faibles

Surcapacités et marges faibles dans certains segments

Manque d'attrait pour les fonds privés

Source: Atradius

Allemagne

- Le taux de défaillance reste faible pour le moment
- Processus de concentration en cours dans le segment des fournisseurs
- Risques potentiels élevés pour les acteurs plus petits



Vue d'ensemble

Evaluation des risques	forte amélioration	amélioration	stable	détérioration	forte détérioration
Evolution des impayés au cours des 6 derniers mois			✓		
Augmentation des impayés au cours des 6 prochains mois			✓		
Evolution des faillites au cours des 6 derniers mois			✓		
Augmentation des faillites au cours des 6 prochains mois			✓		
Conditions de financement	très élevé	élevé	moyen	faible	très faible
Dépendance à l'égard des financements bancaires			✓		
Endettement global du secteur			✓		
Volonté des banques d'accorder des crédits à ce secteur			✓		
Conditions commerciales	forte amélioration	amélioration	stable	détérioration	forte détérioration
Marges bénéficiaires: tendance générale au cours des 12 derniers mois				✓	
Situation générale de la demande (ventes)		✓			

Source: Atradius

Selon l'Union allemande de l'industrie automobile (VDA), la production allemande des voitures pour particuliers a continué sa progression (1,3%) en 2015, à 15,1 millions d'unités. La production intérieure a augmenté de 1,9% et la production étrangère de 1%. Le chiffre d'affaires de l'ensemble du secteur automobile allemand (producteurs et fournisseurs de pièces) a connu une hausse de 10% sur base annuelle. Entre janvier et août 2016, la production intérieure a grimpé de 2% et les nouvelles immatriculations de 6%. Cela indique que les performances du secteur automobile allemand restent bonnes.

Les fournisseurs automobiles allemands enregistrent toujours des bénéfices. Par ailleurs leur solvabilité et leurs liquidités sont solides. Cependant, au cours des dernières années, les marges ont baissé à cause de la hausse des coûts du matériel et du travail, de la plus grande concurrence et de la pression sur les prix

de vente. De plus, les fournisseurs doivent investir dans des filiales de production/d'ingénierie à l'étranger en vue de se rapprocher des fabricants d'équipements d'origine (OEM) qui se sont déplacés à l'étranger. D'importantes dépenses en capital pour la recherche et le développement sont nécessaires pour conserver l'avance sur les concurrents en matière de nouvelles tendances et technologies comme les moteurs électriques, la conduite connectée ou les véhicules autonomes. Pour faire face aux investissements nécessaires, la taille devient un élément crucial. C'est pourquoi on note un processus de concentration parmi les fournisseurs allemands alors que de nouvelles sociétés technologiques font leur apparition sur le marché automobile.

L'endettement général du secteur reste gérable et les banques sont généralement disposées à accorder des prêts. Notre opinion sur les pratiques en matière de paiement du secteur est

**Allemagne: Secteur automobile**

	2015	2016 prév.	2017 prév.
Croissance du PIB (%)	1,7	1,6	1,2
Croissance de la valeur ajoutée du secteur (%)	3,1	1,8	1,1

Part du secteur dans l'économie nationale (%)	3,7
Croissance moyenne du secteur au cours des 3 dernières années (%)	3,2
Croissance moyenne du secteur au cours des 5 dernières années (%)	4,5
Degré de vocation à l'exportation	très élevé
Degré de concurrence	élevé

Source: IHS, Atradius

bonne depuis deux ans et on ne note pas de hausse des avis de non-paiement au cours des 12 derniers mois. Le niveau de non-paiement et de faillites devrait rester stable, voire reculer légèrement, dans les mois à venir, pour autant que les conditions économiques internationales fragiles ne se détériorent pas et que le rebond de la zone euro se poursuive.

Les perspectives sont favorable pour le secteur et notre politique de couverture reste raisonnablement souple, comme en 2014 et 2015, surtout pour les fournisseurs plus importants bien établis qui ont un accès aisé aux marchés des capitaux et affichent un faible risque de défaillance.

Ceci dit, de nombreuses petites entreprises du sous-secteur des fournisseurs pourraient être confrontées à des risques d'exploitation et de crédit plus importants dans le futur à cause de leur faible pouvoir de négociation avec les fabricants d'équipements d'origine ou du fait que ceux-ci cessent de commander. Dans le même temps, la concurrence est intense pour certains segments. Plus de 50% des producteurs de châssis et des fournisseurs de composants électroniques génèrent des recettes inférieures à 50 millions d'EUR. De nombreuses petites entreprises ont des difficultés à financer les investissements nécessaires à leur croissance ou à monter sur la chaîne de valeur.

Ces faiblesses structurelles sont exacerbées par le fait que les performances du marché automobile dépendent de facteurs très volatils, notamment de l'évolution politique et économique (dépenses des consommateurs et comportements de consommation), des prix des matières premières et des taux de change.

Si les performances du secteur automobile allemand restent bonnes, une dégradation des performances économiques et du moral des consommateurs pourrait avoir un impact négatif immédiat sur son chiffre d'affaires. Les petits fournisseurs seraient les plus touchés. Étant donné la vulnérabilité structurelle de ces acteurs, nous estimons les performances du secteur automobile allemand comme «globalement satisfaisantes».

Secteur automobile allemand

Points Forts

Leader technologique

Excellente réputation



Points Faibles

La demande des fournisseurs d'équipements (OEM) à l'échelle mondiale doit rester constante et des investissements importants sont nécessaires

Concurrence acharnée

Source: Atradius

Espagne

- Nouvelle hausse de la production et des immatriculations
- Délais de paiement: 60 jours en moyenne
- Certains risques de revers persistent



Vue d'ensemble

Evaluation des risques	forte amélioration	amélioration	stable	détérioration	forte détérioration
Evolution des impayés au cours des 6 derniers mois		✓			
Augmentation des impayés au cours des 6 prochains mois			✓		
Evolution des faillites au cours des 6 derniers mois		✓			
Augmentation des faillites au cours des 6 prochains mois			✓		
Conditions de financement	très élevé	élevé	moyen	faible	très faible
Dépendance à l'égard des financements bancaires		✓			
Endettement global du secteur		✓			
Volonté des banques d'accorder des crédits à ce secteur		✓			
Conditions commerciales	forte amélioration	amélioration	stable	détérioration	forte détérioration
Marges bénéficiaires: tendance générale au cours des 12 derniers mois			✓		
Situation générale de la demande (ventes)		✓			

Source: Atradius

Le secteur automobile espagnol est un secteur clé dans l'économie du pays car il représente 10% de la part du secteur industriel espagnol dans le PIB et 9% des emplois. L'Espagne est le deuxième plus grand producteur automobile en Europe après l'Allemagne et le pays occupe la neuvième place dans le monde. Neuf fabricants d'équipements d'origine (OEM) au total sont actifs en Espagne, avec 17 usines de production.

Le sous-secteur des producteurs de composants automobiles joue un rôle capital sur les performances du secteur. Trois des principaux producteurs de composants à l'échelle mondiale sont espagnols, avec de bonnes performances en Europe, en Asie et dans la région de l'ALENA. L'automobile est le second secteur à l'exportation du pays, avec plus de 85% de la production exportée.

Le secteur automobile espagnol a affiché de bonnes performances en 2015 vu que la production et l'utilisation des capacités sont revenues au niveau d'avant la crise. La production es-

pagne de voitures a augmenté de 12,7% à 2,7 millions d'unités. Les exportations automobiles ont progressé de 11,4% en unités et de 18% en valeur, à 31,7 millions d'EUR. Cet essor s'est poursuivi en 2016, avec une croissance de 11,2% de la production intérieure de voiture sur base annuelle au premier semestre de 2016 à plus de 1,6 millions d'unités selon l'Association espagnole des constructeurs automobiles (ANFAC). Les exportations ont grimpé de 12,3% au premier semestre de 2016.

En plus de ses exportations en hausse, le secteur automobile espagnol continue à tirer parti du rebond en cours de l'économie domestique. Les ventes de voitures en Espagne ont augmenté de plus de 12% au premier semestre de 2016, à plus de 620.000 unités grâce à une solide consommation privée et un taux de chômage en baisse, un accès accru au financement bancaire par les consommateurs et des programmes gouvernementaux en vue de soutenir le renouvellement des flottes de véhicules et l'achat de modèles électriques.

Espagne: Secteur automobile

	2015	2016 prév.	2017 prév.
Croissance du PIB (%)	3,2	2,9	2,0
Croissance de la valeur ajoutée du secteur (%)	5,9	2,6	3,9

Part du secteur dans l'économie nationale (%)	1,1
Croissance moyenne du secteur au cours des 3 dernières années (%)	7,8
Croissance moyenne du secteur au cours des 5 dernières années (%)	3,4
Degré de vocation à l'exportation	élevé
Degré de concurrence	élevé

Source: IHS, Atradius

La rentabilité des entreprises automobiles espagnoles s'est généralement améliorée au cours des 12 derniers mois et les marges bénéficiaires devraient rester stables en 2016. Si les besoins de financements externes des entreprises du secteur sont généralement importants, les banques sont de plus en plus disposées à accorder des crédits au secteur, sous la forme de financement à court terme (gestion du fonds de roulement) et de facilités à long terme (financement des dépenses en capital).

En moyenne, les paiements dans ce secteur se font à 60 jours. Les pratiques en matière de paiement sont satisfaisantes et les retards de paiement ne sont pas excessifs depuis les dernières années. Les avis de non-paiement sont peu nombreux et nous ne prévoyons pas de hausse majeure dans les mois à venir grâce aux perspectives encore positives concernant les performances du secteur automobile. Le taux de faillite du secteur est faible et cela ne devrait pas changer pour les six prochains mois.

Si les perspectives pour le reste de 2016 et pour 2017 sont plutôt favorables, certains risques persistent: la reprise économique de la zone euro reste fragile, le marché automobile domestique pourrait être affecté négativement par l'incertitude politique actuelle. Le manque chronique d'un gouvernement disposant d'une majorité stable au parlement pourrait mettre à mal la consommation domestique et les investissements dans le pays.

Ceci dit, notre politique de couverture pour le secteur automobile est plus souple que les années précédentes. Il n'y a aucune restriction majeure à notre politique de couverture pour les grandes entreprises et les grands groupes internationaux. Nous restons cependant plus prudents en ce qui concerne les petits et moyens fournisseurs de pièces automobiles qui sont fortement endettés.

Secteur automobile espagnol



Points Forts

Importance pour l'économie espagnole

Grande compétitivité du secteur espagnol des composants automobiles

Personnel qualifié et grande implication dans la recherche et le développement



Points Faibles

Concurrence de plus en plus forte des pays émergents

Dépendance à la demande du marché à l'exportation

Source: Atradius

Royaume-Uni

- Toujours de bonnes performances, les conséquences du Brexit sont importantes
- Délais de paiement: 60 jours en moyenne
- Difficultés pour les plus petites entreprises de pièces de rechange



Vue d'ensemble

Evaluation des risques	forte amélioration	amélioration	stable	détérioration	forte détérioration
Evolution des impayés au cours des 6 derniers mois		✓			
Augmentation des impayés au cours des 6 prochains mois			✓		
Evolution des faillites au cours des 6 derniers mois			✓		
Augmentation des faillites au cours des 6 prochains mois			✓		
Conditions de financement	très élevé	élevé	moyen	faible	très faible
Dépendance à l'égard des financements bancaires		✓			
Endettement global du secteur		✓			
Volonté des banques d'accorder des crédits à ce secteur		✓			
Conditions commerciales	forte amélioration	amélioration	stable	détérioration	forte détérioration
Marges bénéficiaires: tendance générale au cours des 12 derniers mois			✓		
Situation générale de la demande (ventes)		✓			

Source: Atradius

Le secteur automobile britannique a connu une croissance pendant quatre ans de suite, notamment grâce à des financements meilleurs marché et plus d'exportations. La production automobile a atteint son niveau le plus élevé depuis dix ans en 2015, avec une augmentation de 3,9% sur base annuelle, à 1.587.677 véhicules. Tant la production automobile intérieure que les immatriculations ont continué leur progression au cours des six premiers mois de 2016.

Selon la société des constructeurs et distributeurs automobiles (SMMT), la production de voitures a augmenté de 13% au premier trimestre de 2016, à 897.157 unités. Les exportations ont quant à elles grimpé de 14,9% et la production pour la demande domestique de 7,1%. Une des principales forces du secteur automobile britannique est sa diversité, avec un mix en termes de volumes, de producteurs premium et spécialisés. La part des véhicules premium et spécialisés, en particulier, a connu une croissance au

cours de la dernière décennie, impliquant une demande plus forte des pays en dehors de l'UE.

Avec une production automobile en hausse, la demande de composants fabriqués dans le pays par les constructeurs anglais de voitures a également progressé. Aujourd'hui, environ un tiers des composants d'une voiture construite au Royaume-Uni provient du pays.

Les perspectives à court terme restent bonnes. Parmi les constructeurs mondiaux investissant dans la production au Royaume-Uni, on trouve Bentley, Honda, Jaguar Land Rover et MINI - tous avec de nouveaux produits pour les lignes de production dans les prochains mois. Cela devrait avoir un effet positif sur la chaîne d'approvisionnement du secteur. La demande étrangère de véhicules produits au Royaume-Uni devrait rester stable dans les mois à venir.

Royaume-Uni: Secteur automobile

	2015	2016 prév.	2017 prév.
Croissance du PIB (%)	2,2	1,6	0,6
Croissance de la valeur ajoutée du secteur (%)	4,9	3,4	1,9

Part du secteur dans l'économie nationale (%)	0,7
Croissance moyenne du secteur au cours des 3 dernières années (%)	3,0
Croissance moyenne du secteur au cours des 5 dernières années (%)	5,2
Degré de vocation à l'exportation	élevé
Degré de concurrence	élevé

Source: IHS, Atradius

Le marché britannique des nouvelles voitures a augmenté de 3,2% au premier semestre de 2016, avec plus de 1.420.000 nouvelles immatriculations, soit la meilleure performance semestrielle jamais enregistrée. Cette croissance a eu un effet sur tous les types de carburant. La demande du mois de juin a légèrement reculé, avec 0,8% d'immatriculations en moins, ce qui correspond aux prévisions de stabilisation de la croissance du marché. Par ailleurs, les concessionnaires britanniques ont affiché de meilleurs bénéfices. Ceci dit, le secteur de la vente au détail devra relever le défi du nombre croissant de véhicules d'occasion quasi neufs remis sur le marché. L'offre de véhicules d'occasion est en hausse car le marché du neuf l'est également et cela pourrait être à l'origine de marges plus faibles sur les ventes de véhicules d'occasion.

En moyenne, les paiements dans le secteur automobile britannique se font à 60 jours. Les retards de paiement sont rares dans le secteur et, dès lors, nous n'avons constaté aucune évolution des avis de non-paiement dans les derniers mois. Le taux de défaut/d'insolvabilité du secteur automobile est bon par rapport à d'autres secteurs. Tout comme en 2015, notre politique de couverture reste positive à l'égard des principaux éléments du secteur automobile étant donné les bonnes prestations en matière de paiement et d'insolvabilité, ce qui reflète aussi la demande importante de voitures au Royaume-Uni et dans la zone euro.

Cependant, malgré les bonnes perspectives à court terme, le secteur reste sensible à la volatilité économique mondiale et le Brexit aura sûrement un impact à moyen terme sur le secteur. La décision de quitter l'UE a déjà augmenté l'instabilité du taux de change et a affecté la confiance des entreprises et consommateurs britanniques; certaines entreprises reportant à plus tard les décisions d'engager du personnel et d'investir. La croissance du PIB devrait ralentir à 0,6% en 2017, ce qui, associé à l'incertitude à propos du Brexit, pourrait freiner les ventes de voitures dans le pays et affecter les concessionnaires et fabricants dans le courant de l'année prochaine.

La dépréciation de la livre va faire augmenter le coût d'importation des véhicules et composants (environ 87% des ventes de véhicules domestiques et 65% des composants automobiles sont importés). Toute hausse importante de coût devrait avoir des répercussions négatives sur les ventes, sauf si les concessionnaires et producteurs sont en mesure d'absorber une partie de cette augmentation, ce qui devrait affecter leurs marges. Les fabricants étrangers de voitures ayant des activités au Royaume-Uni pourraient souffrir d'une détérioration de leurs bénéfices et d'une dépréciation de leurs actifs.

Pour le moment, il faudra voir quelles seront les véritables implications du Brexit sur les producteurs automobiles britanniques. Lorsque le pays aura quitté l'UE, les tarifs européens à l'exportation pourraient rendre la fabrication de voitures au Royaume-Uni plus chère. Aujourd'hui, 57% des voitures fabriquées au Royaume-Uni sont exportés vers des pays de l'UE. En plus des perturbations possibles des échanges, le secteur pourrait aussi perdre les avantages provenant des fonds européens pour la recherche et le développement de la fabrication.

Secteur automobile britannique



Points Forts

Solide demande intérieure et mondiale

Importants avantages découlant de la faiblesse des prix des matières premières (acier)

De nombreux constructeurs automobiles britanniques ont été restructurés après la crise de 2008 et sont dès lors plus solides financièrement



Points Faibles

L'important financement opérationnel grossit les plus-values et moins-values, ce qui rend les bénéfices sensibles aux ventes

Pénurie de compétences

Effet des remises sur les marges

Source: Atradius

Performances du marché en bref

République tchèque

- Pays toujours prospère mais avec risques de baisse à l'horizon
- Les marges bénéficiaires devraient rester stables en 2016
- Les fournisseurs d'acier sont confrontés à plus de problèmes



Le secteur automobile joue un rôle décisif dans l'économie tchèque. Il représente en effet 7,4% du PIB, 24% de la production manufacturière et 23% des exportations (principalement vers les pays de l'UE). La République tchèque héberge trois grandes entreprises de production de voitures, à savoir Škoda, Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) et le coréen Hyundai. Le pays compte de nombreux fournisseurs locaux et les secteurs tchèques de l'acier/du métal et des plastiques sont fortement dépendants des performances du secteur automobile.

En 2015, la production de voitures a augmenté de 4,1% à 1,3 million d'unités. En revanche, les prix des fabricants ont baissé de 2% à cause de facteurs de production plus élevés, de la volatilité de la devise et de la plus grande concurrence sur le marché. Les exportations restent le principal facteur de croissance, avec les ventes à l'exportation en hausse de 110% depuis 2010, alors que celle des ventes domestiques est de 29%. Les nouvelles commandes grimpent de 20% au premier semestre de 2016 et les perspectives de performances à court terme pour le secteur automobile restent favorables, avec une augmentation prévue de la valeur ajoutée de 5,6% et de 4,1% respectivement pour 2016 et 2017.

Grâce à des ventes solides, les marges des fabricants et fournisseurs de voitures devraient rester stables dans les mois à venir. Les pratiques en matière de paiement sont généralement bonnes, avec un nombre réduit d'avis de non-paiement et cela ne devrait pas changer pour les mois à venir. Les cas de faillite devraient rester rares dans le secteur.

Notre politique de couverture demeure ouverte étant donné la croissance des commandes et des recettes ainsi que le niveau limité de défauts de paiement et de faillites. Nous sommes toutefois plus prudents à l'égard des producteurs et centres de services du secteur de l'acier car de nombreuses entreprises souffrent de la faiblesse des prix de vente, de la forte concurrence, des marges réduites et de dettes bancaires importantes.

Si les conditions du marché devaient rester favorables pour le moment, des risques de baisse pourraient survenir en 2017: un ralentissement de la croissance de la zone euro, les conséquences négatives du Brexit sur les exportations automobiles au Royaume-Uni et la fin du plafond de la couronne tchèque imposé par la Banque centrale (qui évite l'appréciation de la devise pour le moment). Dans le même temps la pression sur les prix de la part des fabricants d'équipements d'origine comme le Groupe VW (dont Škoda fait partie et de nombreux fournisseurs approvisionnent d'autres fabricants d'équipements d'origine de VW) pourrait avoir un effet négatif sur les entreprises du secteur automobile tchèque.

Italie

- Poursuite de la solide reprise de la production
- De nombreuses entreprises améliorent leur assise financière
- Les faillites devraient se stabiliser en 2016



L'ensemble du secteur automobile et du secteur connexe en Italie représente 145.000 entreprises et 485.000 travailleurs. Le secteur a tiré parti, en 2015, d'une importante demande de voitures au niveau international et local. Selon l'association italienne nationale du secteur automobile (Anfia), la production domestique a progressé de 45% sur base annuelle en 2015 à plus de 1.000.000 d'unités (65% de véhicules pour particuliers, 31% de véhicules utilitaires légers, 3% de camions et 1% de bus). La part des exportations a augmenté de 54% en 2014 à 58% en 2015. Cette tendance positive se poursuit en 2016, avec une hausse de la production de voitures de 17% au premier trimestre.

Au premier semestre de 2016, les immatriculations domestiques de voitures ont grimpé de 19,1% et celles de véhicules commerciaux de 30,8%. Cependant, cette augmentation de la production et des immatriculations doit être envisagée par rapport aux fortes baisses survenues dans les années après la crise de 2008.

Le redressement de la demande intérieure est principalement dû à la modeste reprise économique actuelle, associée à de faibles taux d'intérêt, des prix bas pour les carburants, l'accès plus aisé aux crédits à la consommation et des campagnes promotionnelles intéressantes des constructeurs de voitures. La croissance de la demande pourrait ralentir dans les mois à venir s'il est mis fin aux campagnes promotionnelles et si les prix des carburants augmentent. Cependant, comme 45% des voitures pour particuliers et des véhicules utilitaires légers en Italie ne répondent pas encore aux normes d'émission Euro 4, il reste un potentiel d'augmentation futur des ventes de véhicules neufs remplaçant les modèles obsolètes.

Avec le vif repli des ventes et de la production de voitures dans les années avant 2014, de nombreux fabricants et fournisseurs de pièces italiens ont vu leurs marges se réduire. Les plus petites entreprises surtout ont connu une détérioration de leurs ratios d'endettement, de leur solvabilité et de leurs liquidités. Grâce à la reprise vigoureuse, les fournisseurs survivants ont pourtant enregistré une amélioration de leurs marges, ainsi que de leur assise financière.

En moyenne, les paiements dans le secteur automobile italien se font entre 60/90 jours à 120/150 jours, en fonction de l'acheteur final et si les exigences en matière de fonds de roulement peuvent être obtenues des banques ou fournisseurs. Généralement, les paiements sont plus rapides lorsque l'acheteur final est une entreprise étrangère. Les pratiques en matière de paiement ont été satisfaisantes au cours des deux dernières années, et les cas de non-paiement ne devraient pas augmenter dans les mois à venir. Les faillites ont diminué en 2014 et 2015 et devraient se stabiliser en 2016.

Étant donné les bonnes performances du secteur, nous avons assoupli notre politique de couverture. Une approche plus prudente s'applique encore aux fabricants de composants qui ont une faible capacité de négociation vis-à-vis des producteurs de voitures, et aux producteurs de composants en acier car les prix bas de l'acier pourraient impliquer des dévaluations de stocks.

États-Unis

- La croissance se poursuit mais le marché sera plus stable à l'avenir
- Délais de paiement: 30-60 jours en moyenne
- Peu de cas de faillite



Après la crise économique de 2008, les ventes de véhicules américains ont baissé à 10,4 millions d'unités en 2009. Cependant elles se sont bien redressées chaque année depuis et ont atteint 17,9 millions d'unités en 2015. La production automobile (voitures et véhicules utilitaires) a augmenté de 3,8% en 2015, selon l'Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA). Les ventes de véhicules légers (pour particuliers et utilitaires légers) ont progressé de 1% sur base annuelle dans la période entre janvier et juillet 2016, à plus de 10 millions d'unités.

La faiblesse persistante des prix pétroliers continue à influencer les achats de véhicules par les ménages américains, avec un glissement de la demande vers des véhicules plus grands, surtout des véhicules utilitaires multi-segments. Dans le même temps, grâce aux prix abordables du gaz, plus de kilomètres sont parcourus, ce qui influence positivement le marché des pièces détachées/de remplacement.

Le marché automobile américain devrait continuer de croître au second semestre de 2016 et au début de 2017. Cependant, l'excès de capacité associé à une hausse des lancements de nouveaux produits sur les segments clés, maintiendra la pression sur la capacité des fabricants à augmenter les prix. Étant donné que les ventes approchent de leur niveau d'avant la récession, les constructeurs devront s'adapter à un marché plus stable après avoir connu un contexte de croissance. Les marges brutes des entreprises automobiles devraient rester constantes dans les mois à venir car le secteur continue à tirer parti de la faiblesse des prix des matières premières. Toutefois, un dollar plus solide peut entraîner certains désagrèments.

Par rapport au plan international, le secteur automobile américain reste un précurseur en matière d'innovations; les investissements des entreprises américaines en recherche et développement de nouveautés se chiffrent à 18 milliards d'USD par an (contre 100 milliards d'USD pour l'ensemble du secteur à l'échelle mondiale).

Les entreprises automobiles sont fortement endettées car le secteur est gourmand en capitaux. L'accès aux financements externes s'est nettement amélioré depuis la crise des crédits de 2008, grâce aux meilleures conditions commerciales au sein du secteur, à l'assouplissement des marchés traditionnels du crédit et à l'accès au financement par le biais de programmes appuyés par le gouvernement. Les banques sont généralement disposées à accorder des prêts au secteur.

La durée moyenne des paiements dans l'industrie automobile américaine est de 30-60 jours. Le comportement en matière de paiement a été plutôt bon au cours des deux dernières années. Le nombre de retards de paiement, d'impayés et de faillites a été faible en 2015 et au premier semestre de 2016. Au vu des perspectives de performances stables, nous prévoyons que le taux de faillites va rester constant.

En raison des indicateurs majoritairement favorables, nous évaluons toujours le risque de crédit et les performances des entreprises du secteur automobile comme bons et notre politique de couverture reste ouverte.

Performances du marché en un coup d'œil

Mexique



- Le secteur automobile mexicain a affiché un taux de croissance moyen de 4,5% au cours des trois dernières années, soit 17% du PIB manufacturier et a généré plus de 18% des emplois du secteur manufacturier, soit plus de 800.000 emplois. Les investissements étrangers directs ont représenté 5 milliards d'EUR en 2015.
- Le Mexique est à l'heure actuelle le septième plus grand producteur de véhicules légers dans le monde, avec 3,3 millions d'unités construites en 2015 (une hausse de 5,6% sur base annuelle), et le cinquième plus grand producteur de pièces de voitures dans le monde. Les exportations automobiles ont augmenté de 4,4% en 2015; les États-Unis représentant 72% des ventes. Les ventes domestiques de voitures ont grimpé de 9% en 2015 à la suite de l'amélioration de la confiance des consommateurs et d'une plus forte concurrence entre les marques.
- Le secteur automobile mexicain devrait poursuivre sa croissance dans les années à venir. Il tire parti de la chute de la production automobile brésilienne et de la consolidation du dollar américain. Les niveaux de production devraient s'étendre à 5,2 millions de véhicules en 2020.
- Les pratiques en matière de paiement de ce secteur ont été satisfaisantes au cours des deux dernières années, et le nombre de retards de paiement et de faillites est réduit. Les faillites devraient continuer à baisser dans les mois à venir car le contexte devrait rester favorable et les banques sont disposées à accorder des prêts. Nous évaluons le risque de crédit et les performances des entreprises du secteur automobiles comme bonnes et notre politique de couverture reste ouverte.

Slovaquie



- Le secteur automobile slovaque a battu un record en 2015 en produisant plus d'un million de voitures pour la première fois. Le pays a le plus haut taux de production de voitures par habitant au monde (184 voitures pour 1.000 habitants en 2015). Le secteur automobile représente 45% des activités manufacturières du pays et 35% des exportations. Au premier semestre de 2016, le secteur a bénéficié de la poursuite de la croissance des ventes de voitures en Europe et les ventes domestiques sont restées bonnes.
- Jaguar Land Rover a décidé de construire un nouveau site en Slovaquie dont la production devrait démarrer en 2018 (150.000 voitures par an sont prévues au début). Cela poussera encore la demande des fournisseurs locaux de pièces vers le haut.
- Les principales forces du secteur sont sa proximité avec les premiers marchés à l'exportation d'Europe, des coûts de main-d'œuvre réduits et le soutien du gouvernement.
- Les marges des constructeurs de véhicules devraient encore augmenter dans les mois à venir grâce aux excellentes ventes, aux coûts réduits du plastique et de l'acier et à l'amélioration des processus de production.
- Selon le niveau dans la chaîne d'approvisionnement, la durée moyenne de paiement du secteur automobile varie entre 30 et 60 jours. Les pratiques de paiement sont généralement bonnes, avec un faible nombre d'avis de non-paiement et cela ne devrait pas changer pour les mois à venir. Les cas de faillite de ce secteur devraient rester peu nombreux, après avoir enregistré une baisse les six derniers mois.
- Notre politique de couverture reste ouverte étant donné le faible niveau de défaut de paiement et de faillites. Les conditions de marché devraient rester propices. Cependant, à cause de sa forte dépendance aux exportations, le secteur automobile slovaque reste très sensible aux évolutions défavorables du marché automobile mondial comme une chute de la demande dans la zone euro et/ou en Chine.

Suède



- Le segment suédois des constructeurs automobiles est dominé par Volvo Cars pour les voitures de tourisme et par Volvo AB et Scania AB pour les camions. Ces fabricants d'équipements d'origine sont orientés vers les exportations et leurs performances influent largement celles de plus petits fournisseurs suédois, parmi ceux-ci de nombreuses entreprises d'ingénierie.
- Les bonnes prestations économiques de la Suède (le PIB a augmenté de 4,2% en 2015 et devrait progresser de 3,5% en 2016) et la solide demande mondiale ont soutenu la croissance du secteur automobile dont le taux de croissance de la valeur ajoutée est estimé à 2,8% pour 2016 et 4,6% pour 2017.
- Les marges devraient rester stables dans le secteur automobile suédois. La plupart des entreprises de ce secteur devraient être suffisamment solides financièrement pour faire face à d'éventuelles fluctuations de la demande ou des prix des matières premières. La faiblesse des taux d'intérêt actuelle favorise le remboursement des dettes des entreprises et les banques sont disposées à prêter.
- Selon le niveau dans la chaîne d'approvisionnement, la durée moyenne de paiement du secteur automobile varie entre 30 et 90 jours. Le niveau des impayés et des faillites est faible et cela devrait rester inchangé pour les prochains mois. D'une façon générale, notre position relative au secteur reste ouverte.

Turquie



- La demande automobile en Turquie a commencé à baisser car le marché s'est contracté de 3% sur base annuelle au premier trimestre de 2016. C'est notamment dû à un contexte politique et économique plus complexe, associé à des problèmes sécuritaires qui influencent négativement la demande domestique.
- Il est prévu que la demande intérieure restera faible au second semestre de 2016 et en 2017. Tous les segments (constructeurs automobiles, fournisseurs et producteurs de pièces automobiles, concessionnaires) sont touchés par le recul des ventes.
- Malgré le coût des matières premières avantageux (prix de l'acier plat bas), la rentabilité des constructeurs automobiles turcs et des fournisseurs est restée stable au cours des douze derniers mois. La guerre des prix est courante sur le marché et avec les prix faibles d'autres matières premières, les entreprises ont plus d'espace pour réduire leurs prix afin de tenter d'accroître leur part de marché. La concurrence a joué un rôle important sur les résultats. Les marges devraient rester quasi inchangées en 2016.
- Les besoins de financement sont normaux dans le secteur automobile turc. L'appui des fournisseurs au lieu du financement bancaire est recherché dans ce secteur. Toutefois, les investissements importants sont financés par des emprunts bancaires.
- Les délais de paiement dans le secteur vont de 30 à 60 jours. Les pratiques en matière de paiement sont stables et les impayés ne devraient pas augmenter au cours des prochains mois. Les faillites sont peu nombreuses et devraient rester stables dans les six mois à venir. Cela dit, les risques de change, la forte concurrence, les taxes élevées et le fait que de nombreuses entreprises sont sous-capitalisées entraînent un risque de baisse.

Estimation des performances sectorielles par pays

Octobre 2016

	Acier	Agriculture	Agroalimentaire	Automobile/ Transport	Biens de conso. durables	Chimie/ Pharmacie	Construction/ Mat.const.
Allemagne							
Autriche							
Belgique							
Danemark							
Espagne							
France							
Grande-Bretagne							
Hongrie							
Irlande							
Italie							
Pays-Bas							
Pologne							
Portugal							
République tchèque							
Russie							
Slovaquie							
Suède							
Suisse							
Turquie							
Brésil							
Canada							
Etats-Unis							
Mexique							
Australie							
Chine							
Emirats Arabes Unis							
Hong Kong		N/A					
Inde							
Indonésie							
Japon							
Nouvelle-Zélande							
Singapour							
Taiwan		N/A					
Thaïlande							

TABLER DES MATIERES

RAPPORT COMPLET

EN BREF

PERFORMANCE DU MARCHÉ

EN UN COUP D'ŒIL

PERFORMANCE DU MARCHÉ

VUE D'ENSEMBLE

PERFORMANCES
SECTORIELLES



Performances sectorielles

Changements depuis septembre 2016

Europe

Portugal

Biens de consommation durables



Dégradation de Correct à Sombre

Les biens de consommation durables ont été affectés négativement par un ralentissement de la croissance de la consommation des ménages en 2016.

Espagne

Services



Amélioration de Correct à Bon

Le secteur espagnol des services tire parti des bonnes performances du secteur touristique (hôtels et restaurants) depuis trois ans. Les visites de touristes ont augmenté de 11% sur base annuelle pour la période entre janvier et juillet 2016.

Amériques

États-Unis

Textile



Dégradation de Correct à Sombre

Ce secteur a enregistré plus de faillites au premier semestre de 2016, spécialement dans le commerce au détail.

Asie/Océanie

Hong Kong

Biens de consommation durables



Dégradation de Bon à Correct

Les biens de consommation durables ont été affectés négativement par le ralentissement économique en Chine car moins de visiteurs se rendent à Hong Kong et il y a donc moins de dépenses pour des biens de consommation durables. Par ailleurs, les dépenses domestiques ont également enregistré un recul au premier semestre de 2016. Ceci, associé à des loyers élevés, a généré de nombreuses fermetures de magasins.

Si vous avez apprécié le Market Monitor, vous pouvez visiter notre site www.atradius.fr, vous y retrouverez toutes nos publications Atradius sur l'économie mondiale, des rapports pays détaillés, des conseils sur le credit management et des études sur les pratiques commerciales.

Suivez Atradius
sur les Medias Sociaux



@atradius



Atradius



atradius

Atradius Credit Insurance N.V.
159 rue Anatole France CS50118
92596 Levallois Perret Cedex

info.fr@atradius.com
www.atradius.fr