



market monitor

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



Clause limitative de responsabilité Atradius 2015

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	Le gros point d'interrogation	4
Rapport complet		
Brésil	Baisse à deux chiffres des ventes automobiles au 1er semestre 2015	5
Chine	Toujours en croissance, mais ventes beaucoup plus faibles que les années précédentes	7
France	La surcapacité reste un problème dans le segment des fournisseurs	9
Espagne	Nouvelle hausse de la production et des immatriculations	11
Royaume-Uni	Bonne performance qui devrait se poursuivre	13
Performance du marché en bref		
Allemagne	Augmentation des parts de marché de la production automobile à l'étranger	15
Italie	Les concessionnaires automobiles restent le maillon le plus faible de la chaîne	16
Performance du marché en un coup d'œil		
	Japon, Slovaquie, Suède, Thaïlande, USA.....	17
Vue d'ensemble	Les performances sectorielles par pays	20
Performances sectorielles	Les changements depuis septembre 2015	22

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



Le gros point d'interrogation

Les ventes importantes de voitures sur les marchés émergents ont largement aidé l'industrie automobile mondiale à garder le cap et éviter les ornières après la crise du crédit de 2008. Un renversement de situation semble toutefois en train de se produire, puisque la demande de voitures dans les économies avancées continue de croître, tandis que les marchés automobiles de certaines grosses économies émergentes montrent de plus en plus de signes de faiblesse.

Aux Etats-Unis, le marché automobile a connu sept années de croissance d'affilée, et les ventes et la production continuent d'augmenter en 2015, avec une poursuite de la croissance encore attendue en 2016. En Europe occidentale, le redressement du marché automobile s'est accéléré au premier semestre 2015, avec une augmentation de plus de 8% (en glissement annuel) des ventes de voitures particulières neuves dans la période janvier-juillet 2015. Cette reprise a beaucoup aidé les producteurs de voitures, fournisseurs de pièces automobiles et vendeurs au détail en France, en Italie et en Espagne à poursuivre leur redressement qui s'était amorcé en 2014 – après plusieurs années de stagnation, voire de contraction. Cela dit, il faut garder à l'esprit que la reprise économique dans la zone euro est toujours modeste et fragile, et que beaucoup d'entreprises automobiles, en particulier dans le sud de l'Europe, ne montrent toujours pas de signes de récupération dans leur bilan après la longue période de récession.

A l'inverse de l'amélioration observée en Europe et aux Etats-Unis, dans certaines grosses économies émergentes, la performance du marché automobile s'est montrée faible. Au premier semestre 2015, les ventes de voitures particulières se sont contractées de 35% en Russie et 20% au Brésil, en raison d'une aggravation des problèmes économiques, et aucun redressement n'est en vue. Pourtant, il y a tout juste deux ans, ces deux pays étaient pressentis comme d'importants marchés de croissance pour l'automobile dans les années à venir.

En Chine, le ralentissement économique et un marché boursier plus volatil ont un effet négatif sur les ventes de voitures, qui devraient malgré tout encore progresser en 2015 et 2016, même si l'époque des taux de croissance à deux chiffres semble bel et bien révolue. Puisque la Chine est devenue le plus grand marché automobile du monde, toute baisse sérieuse de la performance économique du pays ces prochaines années pourrait avoir de graves conséquences pour le marché automobile mondial. Par conséquent, outre l'évolution des prix du pétrole, l'orientation future des résultats économiques chinois est devenue un gros point d'interrogation pour l'industrie automobile.

Brésil

- Baisse à deux chiffres des ventes automobiles au 1er semestre 2015
- Forte hausse des retards de paiement et des faillites
- Pression croissante sur les fournisseurs et les producteurs de pièces détachées.



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 fléchissement du secteur automobile brésilien observé au premier semestre 2014 s'est aggravé depuis lors, le ralentissement économique continuant de s'accélérer. Après une croissance du PIB d'à peine 0,1% en 2014, l'économie du Brésil devrait se contracter de 2% en 2015. Des coupes ont été opérées dans les dépenses publiques, et le pouvoir d'achat des ménages s'est considérablement réduit sous l'effet d'une inflation qui demeure élevée (plus de 9%) et d'un chômage en hausse (de 4,3% en décembre 2014, il a grimpé à 7,5% en juillet 2015). Les performances économiques sont de surcroît affectées par la terrible volatilité du taux de change et la rareté du crédit en raison d'un taux d'intérêt de référence très élevé de 14,25% en septembre, lequel bloque les emprunts et les investissements à la fois des ménages et des entreprises. Les banques contrôlées par l'Etat,

qui encourageaient les crédits automobiles et autres crédits à la consommation ces dernières années, ont resserré leur politique de prêt.

Ce fléchissement a un impact sur toute la chaîne de valeur du secteur automobile: depuis les producteurs de pièces détachées jusqu'aux constructeurs automobiles en passant par les vendeurs. Alors que, récemment encore, le Brésil était considéré comme un des marchés automobiles enregistrant la croissance la plus rapide au monde, l'année dernière, les ventes automobiles intérieures, tous véhicules confondus (voitures, camionnettes, camions et bus), ont diminué de 7,1% pour se chiffrer à 3,5 millions d'unités, d'après l'association brésilienne des producteurs automobiles, l'Anfavea. La production a baissé de 15,3% pour

Brésil: secteur automobile

	2014	2015 prév.	2016 prév.
Croissance du PIB (%)	0,1	-2,0	-0,4
Croissance de la valeur ajoutée du secteur (%)	-16,1	-15,2	2,8
Part du secteur dans l'économie nationale (%)	2,0		
Croissance moyenne du secteur au cours des 3 dernières années (%)	-7,5		
Croissance moyenne du secteur au cours des 5 dernières années (%)	0,4		
Degré de vocation à l'exportation	moyen		
Degré de concurrence	élevé		

Source: IHS, Atradius

arriver à 3,15 millions d'unités, tandis que les exportations chutaient de 30,4%, principalement en raison de la situation économique toujours défavorable dans le pays voisin l'Argentine, principal débouché pour les exportations automobiles brésiliennes. Le flux des échanges commerciaux entre les deux pays est affecté par les restrictions à la libération de dollars en Argentine pour payer les importations.

Au premier semestre 2015, les ventes de véhicules ont même diminué de 17,5%, les ventes de voitures particulières chutant de 19%. Cette tendance négative devrait se poursuivre dans les prochains mois, avec une contraction annoncée des ventes de 20% en 2015.

Contraint de réduire le déficit public, le gouvernement brésilien a réinstauré une taxe à la consommation sur les nouveaux véhicules (IPI), qui fera augmenter les prix de 4,5% à 7% en fonction de la taille des véhicules. Ceci veut dire que les entreprises automobiles brésiliennes doivent répercuter une charge fiscale plus élevée sur les consommateurs dans un climat économique difficile. En outre, le Gouvernement fédéral a entamé l'assainissement de ses dépenses, supprimant ou réduisant plusieurs projets et programmes de subvention, et il est peu probable que l'administration ait des ressources pour soutenir le secteur automobile en difficulté.

L'accélération de la dépréciation du réal a rendu les importations de voitures et de pièces automobiles encore plus onéreuses: importer des voitures au Brésil a toujours été plus cher en raison d'une taxation élevée destinée à encourager les sociétés étrangères à créer des usines de production locales.

Dans ce contexte, il n'est pas étonnant que les marges bénéficiaires des entreprises automobiles se soient nettement détériorées au cours des 12 derniers mois, et cette tendance négative devrait se poursuivre. Les coûts fixes élevés de l'industrie automobile impliquent qu'il est indispensable de conserver des volumes importants, ce qui a mis la pression sur les fournisseurs et les producteurs de pièces détachées qui ont des structures financières lourdes et des intérêts d'emprunts toujours plus importants à servir.

Dans ce secteur, les délais de paiement moyens varient fortement en fonction de l'endroit où on se trouve dans la chaîne de valeur: de 60 à 120 jours. Les constructeurs automobiles ont en général de très longs délais de paiement – dépassant même parfois 120 jours – avec leurs fournisseurs, tandis que les producteurs d'acier/métaux réclament habituellement des délais de paiement plus courts pour leurs ventes aux fournisseurs/producteurs de pièces détachées, ce qui ajoute encore à la pression qui pèse sur ceux-ci du côté du cash-flow et des taux d'intérêt (élevés) à payer. Vu les problèmes actuels dans toute la chaîne automobile, nous nous attendons à ce que les retards et défauts de paiement continuent de s'aggraver considérablement dans les prochains mois, après la détérioration marquée déjà observée depuis fin 2014. Par conséquent, notre politique de couverture actuelle pour tous les sous-secteurs et segments automobiles est prudente.

Secteur automobile brésilien



Points Forts

Perspectives de croissance à long terme



Points Faibles

Confiance du consommateur en berne à cause de la récession

Volatilité élevée du taux de change

Les taux d'intérêts élevés et la limitation des possibilités d'emprunt entravent les investissements

Source: Atradius

Chine

- Toujours en croissance, mais ventes beaucoup plus faibles en 2015
- Le segment des concessions automobiles est confronté à de sérieuses difficultés
- Les petits fournisseurs de pièces automobiles pourraient être mis sous pression



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

D'après l'association chinoise des constructeurs automobiles (CAAM), la production automobile chinoise a augmenté de 7,3% en glissement annuel en 2014, atteignant plus de 23 millions d'unités. Les ventes de voitures particulières ont augmenté de 9,9%, tandis que les ventes de véhicules commerciaux ont baissé de 6,5%.

Cependant, d'après la CAAM, la croissance de la production automobile totale s'est ralentie au 1er semestre 2015, atteignant 2,6% en glissement annuel (12,1 millions d'unités), principalement en raison d'une croissance économique moindre. Les ventes de voitures particulières ont enregistré une hausse de 4,8% pour atteindre 10,1 millions d'unités, les consommateurs continuant d'affluer dans les showrooms des concessionnaires. Mais le ralentissement économique a eu un impact sur le marché des véhicules commerciaux, puisque les ventes de véhicules com-

merciaux ont baissé de 14,4% pour atteindre 1,8 million d'unités. Vu la révision à la baisse des prévisions de croissance du PIB chinois, désormais estimée à 6,5% en 2015, et la récente volatilité du marché boursier qui a affecté négativement les dépenses de consommation, on s'attend aujourd'hui à ce que les ventes automobiles progressent seulement de 3,9% cette année-ci, soit bien moins que les 7% de croissance projetés en janvier 2015.

En dépit du ralentissement actuel de la croissance du marché automobile, le marché chinois continue d'offrir un solide potentiel de croissance. Les propriétaires de voitures sont toujours proportionnellement assez peu nombreux, avec quelque 154 millions de véhicules en circulation dans un pays de 1,4 milliard d'habitants. Cela fait moins de 120 voitures par millier d'habitants, soit beaucoup moins que sur des marchés à maturité comme l'Europe et le Japon, où la pénétration est de 600 véhicules par

Chine: secteur automobile

	2014	2015 prév.	2016 prév.
Croissance du PIB (%)	7,4	6,5	6,3
Croissance de la valeur ajoutée du secteur (%)	9,6	6,2	p.a.
Part du secteur dans l'économie nationale (%)	2,4		
Croissance moyenne du secteur au cours des 3 dernières années (%)	8,8		
Croissance moyenne du secteur au cours des 5 dernières années (%)	12,6		
Degré de vocation à l'exportation	moyen		
Degré de concurrence	élevé		

Source: IHS, Atradius

millier d'habitants. Après une production et des ventes en baisse en 2014, on s'attend à ce que le marché chinois des camions affiche des taux de croissance modérés en 2015, soutenu notamment par l'explosion de l'e-commerce qui accroît la demande de transports routiers et de services de livraison express. Avec des facteurs positifs tels qu'une demande croissante de cars de tourisme et de bus scolaires, ce marché devrait continuer de croître fortement en 2015.

Il n'empêche: en Chine, les barrières à l'entrée sont importantes pour les constructeurs automobiles, le secteur nécessitant beaucoup de capitaux et des investissements constants en R&D pour développer de nouveaux modèles. Le cycle de vie des nouveaux modèles se fait de surcroît de plus en plus court en Chine, alors que, sur les marchés à maturité, le cycle de vie d'un nouveau modèle de voiture est de 6 à 8 ans, en Chine il est de 4 ans. La concurrence est plus féroce encore dans le segment des véhicules commerciaux, avec un cycle de vie de 6 à 18 mois seulement pour un nouveau modèle actuellement. Comme en 2014, les paiements dans le secteur automobile chinois prennent 90 jours en moyenne, mais nous prévoyons un allongement des délais de paiement à l'avenir à cause des pressions sur les liquidités des fournisseurs. Les défauts de paiement dans le secteur automobile sont comparables à ceux des autres industries chinoises, et les entreprises automobiles en général verront leur rentabilité affectée par une intensification de la concurrence. Toutefois, même compte tenu du ralentissement attendu de la croissance, nous ne prévoyons pas d'augmentations significatives des retards de paiement ou des faillites dans les prochains mois.

En dépit du ralentissement de l'économie, notre politique de couverture envers les fabricants reste toujours ouverte. Nous considérons toujours les constructeurs automobiles comme des entreprises solides, à cause du coefficient de capital et de l'intensité technique du secteur ainsi qu'en raison du potentiel de croissance du marché automobile chinois.

Nous nous montrons néanmoins plus prudents vis-à-vis des fabricants de marques nationales que nous ne le sommes vis-à-vis des joint-ventures, et nous concentrons davantage notre atten-

tion sur les entreprises engagées dans la production de véhicules roulant aux «énergies nouvelles» ou à moteur électrique. Dans tous les cas, nous regardons principalement le cash-flow et la rentabilité lorsque nous envisageons les demandes de couverture.

Les fabricants de pièces essentielles (moteurs et équipements connexes) ont habituellement des coûts élevés de recherche et développement (qui représentent souvent plus de 65% des bénéfices nets) et, par conséquent, lorsque nous apprécions leur solvabilité, nous avons tendance à nous concentrer sur leurs états financiers. Pour les acteurs du segment des pièces non essentielles (phares, sièges, essieux, pneus, etc.), nous examinons surtout s'ils ont principalement vocation à l'exportation, vu les politiques antidumping actuellement menées contre les entreprises chinoises, lesquelles peuvent conduire à des obstacles à l'importation. Nous faisons particulièrement attention aux petites entreprises dans le segment des fournisseurs de pièces automobiles, elles seront tout spécialement mises sous pression, à cause de leur faible solidité financière, ce qui pourrait donner lieu à des faillites. Contrairement aux constructeurs, les entreprises de ce segment peuvent éprouver des difficultés à obtenir un financement bancaire.

Dans le segment des concessionnaires automobiles, les problèmes s'accumulent depuis 2014, 50% des concessionnaires automobiles faisant des pertes depuis l'année dernière à cause d'un ralentissement des ventes. Il y a surcapacité dans ce segment, parce que le nombre de détaillants automobiles s'est considérablement accru pendant les années d'essor. Près de 60% des détaillants sont des entreprises, souvent faiblement capitalisées, et ne comportant qu'un seul établissement. Beaucoup de concessionnaires automobiles sont aujourd'hui affectés par la baisse des prix de vente, tandis que, dans le même temps, les producteurs automobiles les poussent souvent à atteindre des cibles commerciales agressives sur un marché en perte de vitesse. Par conséquent, lorsque nous évaluons le risque de crédit des concessionnaires automobiles, nous examinons les niveaux des stocks en 2013 et 2014, le cash-flow et la raison d'être de toute expansion de leur activité.

Secteur automobile chinois



Points Forts

Demande due à l'augmentation du revenu et de l'urbanisation

Primes au particulier pour les véhicules roulant aux "énergies nouvelles" ou les véhicules électriques



Points Faibles

Une concurrence féroce affecte la rentabilité des entreprises

Décélération de la croissance économique, problèmes de trafic et d'infrastructure

Source: Atradius

France

- Reprise des ventes et de la production
- La surcapacité reste un problème dans le segment des fournisseurs
- La politique de couverture reste généralement prudente



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

Pour la première fois depuis 2011, le marché automobile français a enregistré en 2014 une légère augmentation des immatriculations de voitures particulières (+0,3%). Toutefois, d'après l'association des constructeurs automobiles européens (ACEA), ce taux de croissance est resté largement inférieur à la moyenne de l'UE (5,6%) et aux taux de croissance de pays comme l'Espagne (+18,4%), l'Italie (+4,2%) et le Royaume-Uni (+9,3%). Les nouvelles immatriculations ont augmenté de 6,1% en France au 1er semestre 2015, mais restaient ainsi toujours en dessous de la moyenne de l'UE (+8,2%).

Suite à un accord en matière de concurrence signé entre l'Etat français et les constructeurs automobiles français, la production automobile française a augmenté de 4,7% en 2014. Mais malgré cette amélioration, la production automobile est restée inférieure de 40% à ce qu'elle était en 2007, ce qui s'explique en partie par l'externalisation. Les coûts de production sont moindres

en Europe de l'Est et en Afrique du Nord, la Renault Clio, voiture la plus vendue en France, est moins chère à produire en Turquie qu'en France.

Cela dit, après plusieurs années successives de baisse de la production, les sous-traitants et fournisseurs français ont profité de la reprise du secteur automobile français et européen. Les revenus ont augmenté de 4,3% en 2014, pour atteindre 15,6 milliards EUR. Les exportations, en hausse, ont ici joué un rôle clé, représentant plus de 50% des revenus. Tandis que les marges bénéficiaires se sont récemment accrues sous l'effet de la reprise, structurellement, les marges des fournisseurs restent faibles, les puissants constructeurs automobiles exigeant une productivité toujours plus grande combinée à des prix toujours plus bas. Si le capital des constructeurs automobiles est toujours assez solide, celui des fournisseurs est nettement plus faible. Le segment des fournisseurs est un secteur à fort coefficient de capital, néces-

France: secteur automobile

	2014	2015 prév.	2016 prév.
Croissance du PIB (%)	0,2	1,1	1,3
Croissance de la valeur ajoutée du secteur (%)	4,2	3,5	2,5

Part du secteur dans l'économie nationale (%)	0,4
Croissance moyenne du secteur au cours des 3 dernières années (%)	-5,1
Croissance moyenne du secteur au cours des 5 dernières années (%)	-0,3
Degré de vocation à l'exportation	élevé
Degré de concurrence	élevé

Source: IHS, Atradius

sitant à la fois des moyens financiers considérables – pour les nouveaux investissements et la restructuration – et d'importants fonds de roulement. Si, ces deux dernières années, les banques se sont montrées peu enclines à fournir du crédit au sous-secteur des fournisseurs automobiles, la récente reprise devrait leur faciliter l'accès au crédit.

Cela dit, pour les fournisseurs, la forte diminution de la production intérieure dans les années antérieures à 2014 a entraîné une hausse de la surcapacité, celle-ci est estimée à 40%. A long terme, une restructuration et un ajustement du marché semblent inévitables, soit sous la forme de faillites, soit par des «fermetures propres» (c.-à-d. avec le soutien des actionnaires et des constructeurs automobiles). Les problèmes de surcapacité concernent principalement les fournisseurs qui interviennent en deuxième ou troisième lieu dans la chaîne de sous-traitance, en particulier ceux qui font des travaux de fonderie, de petit emboutissage et ceux qui produisent des articles peu technologiques.

Le délai de paiement moyen est de 60 jours (fin de mois) dans l'industrie automobile française et la ponctualité des paiements est importante dans ce secteur, avec peu de longs retards. Nous ne prévoyons pas d'augmentation majeure des retards de paiement dans les prochains mois. Nous ne prévoyons pas non plus d'augmentation des faillites dans le secteur à court terme, ce qui contraste avec la tendance générale des entreprises françaises où une augmentation de 4% des faillites est attendue en 2015.

Toutefois, comme en 2014, nous continuons à surveiller de près quelques acteurs fragiles (par ex. dans le sous-secteur de l'emboutissage) et à prendre des mesures pour éviter tout impact des faillites dans ce secteur sur nos clients. En dépit de la reprise des ventes et de la production, notre politique de couverture par rapport au secteur automobile français reste prudente, en particulier compte tenu des problèmes de surcapacité dans le sous-secteur des fournisseurs.

Secteur automobile français



Points Forts

Sociétés leaders dans certains segments:
FAURECIA, VALEO, Plastic Omnium

Connaissances techniques

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



Points Faibles

Surcapacités et faibles marges

Manque d'attractivité pour les fonds privés

Croissance du marché français en dessous de la moyenne de l'UE

Source: Atradius

Espagne

- Nouvelle hausse de la production et des immatriculations
- Délai moyen de paiement est de 40 jours
- Moins de faillites attendues en 2015



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 stratégiquement très important pour l'économie du pays, puisqu'il contribue à raison de 10% à la part du PIB représentée par les secteurs industriels espagnols et qu'il représente 9% des emplois. Il contribue aussi à raison de 12% aux exportations espagnoles et reçoit 4,9% des importations. L'Espagne est toujours le deuxième plus gros constructeur automobile d'Europe, derrière l'Allemagne, et occupe une neuvième place à l'échelle mondiale.

Comme les autres industries espagnoles, le secteur automobile a été durement touché par la crise économique, la baisse de la consommation intérieure et les difficultés d'accès au crédit ont en effet entraîné un effondrement du marché automobile. Une reprise s'est toutefois amorcée en 2013 et accélérée en 2014, parallèlement au redressement économique de l'Espagne et de la zone euro. D'après l' ANFAC, l'association des constructeurs automobiles espagnols, la production automobile intérieure a augmenté de 11% en glissement annuel en 2014, pour atteindre

2,4 millions de véhicules. Dans le segment des voitures particulières, la production a augmenté de 8,8% pour atteindre 1,87 million d'unités, tandis que la production de véhicules industriels augmentait de 19,7% pour atteindre 530.900 unités. Cette progression s'est poursuivie les 4 premiers mois de 2015, avec une hausse de la production automobile de 12,5% en glissement annuel. Les exportations sont devenues le pilier du redressement économique espagnol et, en 2014, 2 millions de voitures ont été exportées, +8,5%. 85% des voitures fabriquées en Espagne sont destinées à l'exportation, en particulier vers l'UE, qui représente 74% des exportations de voitures espagnoles.

Dans le sillage de la crise économique, la demande de voitures particulières sur le marché intérieur avait décliné de façon spectaculaire, de 1,7 million de véhicules immatriculés en 2007 à moins de 0,8 million en 2012. Mais le secteur a de la même manière profité de la reprise économique intérieure qui s'est amorcée en 2014, puisque l'immatriculation de nouveaux véhicules a aug-

Espagne: secteur automobile

	2014	2015 prév.	2016 prév.
Croissance du PIB (%)	1,4	3,1	2,7
Croissance de la valeur ajoutée du secteur (%)	9,5	5,2	2,2
Part du secteur dans l'économie nationale (%)	1,0		
Croissance moyenne du secteur au cours des 3 dernières années (%)	4,5		
Croissance moyenne du secteur au cours des 5 dernières années (%)	2,0		
Degré de vocation à l'exportation	élevé		
Degré de concurrence	élevé		

Source: IHS, Atradius

menté de 4% pour atteindre 987.281 unités. Cette reprise a pris de l'ampleur en 2015, parallèlement à la belle performance attendue de l'économie espagnole, dont la croissance devrait être de 3,1% en 2015, et à une forte reprise de la consommation des ménages espagnols, entre janvier et juillet 2015, les immatriculations de nouvelles voitures particulières ont augmenté de 22,3%.

Les perspectives pour le reste de 2015 et pour 2016 restent positives, puisqu'on attend un taux de croissance du PIB espagnol de 2,7% et une nouvelle accélération de la croissance économique dans la zone euro (+1,7% en 2016 après 1,5% en 2015). La production automobile espagnole devrait augmenter pour atteindre quelque 3 millions d'unités en 2017.

Alors que les besoins de financement extérieur et le ratio d'endettement des entreprises sont généralement élevés dans ce secteur, les banques sont de plus en plus disposées à fournir du

crédit à cette industrie. Les marges bénéficiaires devraient rester stables dans les 12 prochains mois. Les paiements prennent en général quelque 40 jours en moyenne, et les retards de paiement ont diminué au 1er semestre 2015. Même chose pour les faillites d'entreprises automobiles, elles devraient continuer de diminuer dans les mois à venir. Globalement, on s'attend à ce que les faillites d'entreprises espagnoles diminuent de 20% en 2015, après une baisse de 30% en 2014. Les faillites d'entreprises resteraient néanmoins ainsi à un niveau élevé par rapport aux chiffres d'avant la crise de 2008.

En raison de la reprise, notre politique de couverture pour le secteur automobile est devenue plus souple que les années précédentes. Il n'y a pas de restrictions majeures dans notre politique de couverture pour les grandes entreprises et les groupes internationaux solides. Nous nous montrons néanmoins toujours plus prudents avec les petites et moyennes entreprises automobiles qui ont un ratio d'endettement élevé.

Secteur automobile espagnol



Points Forts

Importance pour l'économie espagnole

Niveaux de productivité élevés



Points Faibles

Concurrence de plus en plus forte des économies émergentes

Dépend de la demande des marchés extérieurs

Source: Atradius

Royaume-Uni

- Bonne performance qui devrait se poursuivre
- Délai moyen de paiement est de 60 jours
- Des difficultés demeurent pour les petites entreprises du marché des 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 continué de croître en 2015, quoique plus modestement qu'en 2014. D'après la SMMT, l'association des fabricants et vendeurs automobiles, la production automobile a augmenté de 0,3% au 1er semestre 2015, pour atteindre 793.642 unités. En juin 2015, la production a augmenté de 5,4% en glissement annuel, et la production destinée à être vendue à l'étranger a augmenté de 9%. Globalement, les volumes de production ont augmenté de plus de 50% depuis 2009. Une des grandes forces de l'industrie de production automobile britannique est sa diversité, avec un mélange de producteurs en volume, de producteurs haut de gamme et de producteurs spécialisés. La proportion de voitures haut de gamme et spécialisées, en particulier, a augmenté ces dix dernières années, avec à la clé un accroissement de la demande en dehors de l'UE.

D'après le SMMT, les immatriculations de nouvelles voitures particulières ont augmenté de 7% en glissement annuel au

1er semestre 2015, pour atteindre plus de 1,3 million d'unités, après une progression de 8% en 2014. Les Vauxhall Astra, Nissan Qashqai et Mini construites au Royaume-Uni ont compté parmi les dix meilleures ventes générales au premier semestre 2015. La demande est en outre boostée par la belle performance économique qu'affiche actuellement le Royaume-Uni, avec un chômage en baisse et une augmentation de la confiance des consommateurs, tout cela alors que les taux d'intérêts sont bas, qu'il existe des formules de financement voiture intéressantes et que les frais d'utilisation des nouveaux modèles diminuent. Le SSMAT s'attend à ce que les ventes automobiles intérieures augmentent de plus de 8% en 2015.

Les ratios de crédit de la plupart des fournisseurs automobiles et leur capacité à générer du cash se sont encore améliorés en 2014 et en 2015 sous l'effet d'une bonne rentabilité, ce qui leur a permis de réduire leur endettement.

Royaume-Uni: secteur automobile

	2014	2015 prév.	2016 prév.
Croissance du PIB (%)	3,0	2,6	2,6
Croissance de la valeur ajoutée du secteur (%)	1,8	1,2	4,3
Part du secteur dans l'économie nationale (%)	2,5		
Croissance moyenne du secteur au cours des 3 dernières années (%)	7,1		
Croissance moyenne du secteur au cours des 5 dernières années (%)	0,4		
Degré de vocation à l'exportation	élevé		
Degré de concurrence	élevé		

Source: IHS, Atradius

Il n'empêche, le succès du secteur est encore en partie alimenté par des ristournes et des tactiques commerciales qui érodent la marge, ce qui veut dire que la rentabilité n'augmentera pas nécessairement proportionnellement aux quantités livrées. Les ventes destinées aux flottes automobiles des sociétés sont encore souvent assorties de lourdes ristournes. Les ventes aux sociétés de location se font au prix de revient, ou en dessous de celui-ci, et les plus grosses pertes sont le fait de concessionnaires qui immatriculent des voitures comme modèles de démonstration, uniquement pour les revendre ensuite à des clients, non utilisées, à des prix écrasés.

Un défi auquel le secteur de la vente automobile au détail est confronté est celui de l'impact du nombre croissant de véhicules d'occasion presque neufs qui reviennent sur le marché. L'offre de voitures d'occasion est en augmentation, tandis que le marché des voitures neuves est en essor et que les niveaux de reprise de voitures arrivant sur le marché des voitures d'occasion sont en hausse. Ceci entraîne un potentiel de marges plus basses pour les voitures d'occasion, mais aussi de volumes plus importants de voitures d'occasion.

Dans l'industrie automobile britannique, les paiements prennent quelque 60 jours en moyenne. Les retards de paiement sont rares dans le secteur et, par conséquent, nous n'avons pas observé d'augmentation des avis de non-paiement ces derniers mois. Par rapport aux autres industries britanniques, le taux de cessations de paiement et de faillites du secteur automobile est bon, et les perspectives sont stables.

Comme en 2014, notre politique de couverture reste positive vis-à-vis de la plupart des composantes du secteur automobile britannique, puisqu'il se porte bien du point de vue des paiements et du nombre de faillites, que la demande est actuellement forte au Royaume-Uni et qu'elle reprend dans la zone euro.

Cela dit, les fabricants de pièces du troisième niveau et les constructeurs indépendants de véhicules spécialisés continuent de représenter des risques plus élevés que les autres segments. Comme en 2014, la plupart des demandes d'indemnisation en assurance-crédit que nous recevons se rapportent au marché des pièces de rechange et au sous-secteur du transport routier. Typiquement, ce sont en général de petites entreprises où l'information se limite à des comptes abrégés, et la plupart de ces faillites sont provoquées par des problèmes de gestion interne.

Secteur automobile britannique



Points Forts

Forte demande intérieure et mondiale

Diversité

Excellence en matière d'ingénierie



Points Faibles

Niveaux élevés de dépenses d'investissement

Pénurie de main-d'œuvre qualifiée

Effet des ristournes sur les marges bénéficiaires

Source: Atradius

Performances du marché en bref

Allemagne

- Poursuite de l'augmentation de la part de production automobile extérieure
- La perte de vitesse des pays BRIC a déjà eu un impact
- Processus de concentration en cours dans le segment des fournisseurs



D'après l'association automobile allemande, la VDA, la production de voitures particulières allemandes a continué d'augmenter en 2014, de 6,1%, pour atteindre 14,9 millions d'unités, après une hausse de 3,4% en 2013. La production intérieure a augmenté de 3%, tandis que la production extérieure s'est accrue de 8,1%. Dans la période de janvier à août 2015, la production automobile intérieure et les exportations ont toutes deux augmenté de 2%, tandis que les nouvelles immatriculations progressaient de 6% en Allemagne. Ces éléments soulignent la solidité durable des résultats de l'industrie automobile allemande au 1er semestre 2015 qui a profité largement de la reprise de la demande automobile dans la zone euro.

La part de la production automobile des équipementiers allemands à l'étranger a continué d'augmenter, passant de 61% en 2013 à 62,5 % en 2014, et devrait atteindre 68% d'ici à 2018, au détriment de la production en Allemagne. La Chine est dès à présent un marché très important pour beaucoup d'équipementiers allemands : elle contribue actuellement à raison de 37% au chiffre d'affaires mondial de Volkswagen (BMW : 25%, Daimler : 19%). Pour l'instant, VW est en train de perdre de la part de marché en Chine, tandis que Daimler a été en mesure d'augmenter sa production (en unités) de 29% et ses ventes de 30%.

Les récessions au Brésil et en Russie et le ralentissement actuel de la croissance économique chinoise ont certes un impact sur les résultats et les marges des entreprises automobiles allemandes, mais celui-ci peut être compensé par des mesures de limitation des coûts. Le chiffre d'affaires à l'exportation des équipementiers allemands a continué de croître, croissance à laquelle le taux de change plus faible de l'euro par rapport au dollar US contribue d'ailleurs.

Les fournisseurs automobiles allemands font toujours de solides bénéfices et, en général, leur solvabilité et leurs disponibilités de trésorerie sont bonnes. Leurs marges ont néanmoins baissé ces deux dernières années, en raison de l'augmentation des coûts des matériaux et de la main d'œuvre. Dans le même temps, les fournisseurs doivent investir dans des succursales d'engineering/production à l'étranger, afin d'être proches des équipementiers qui se sont délocalisés à l'étranger. Pour que les coûts soient réduits et les investissements maintenus à un niveau supportable, la taille des entreprises compte de plus en plus, de sorte qu'un processus de concentration est en cours dans le segment des fournisseurs : ZF, par ex., a fait l'acquisition de TRW, Magna a repris GETRAG et Mahle ne cesse de grandir par le biais d'acquisitions (Behr, Letrika, Delphi Thermal, Kokusan Denki). Dans

le même temps, des occasions de croissance à long terme se présentent pour les fournisseurs allemands des niveaux 1 et 2, puisqu'ils sont des partenaires appréciés par les équipementiers chinois. Ceci devrait réduire leur dépendance par rapport aux équipementiers allemands à l'étranger.

L'endettement global du secteur automobile reste gérable et les banques sont généralement disposées à accorder des prêts aux entreprises automobiles. Notre appréciation du comportement de paiement dans le secteur a été bonne ces deux dernières années, puisqu'il n'y a pas d'augmentation du nombre d'avis de non-paiement dans les six derniers mois. Nous nous attendons à ce que les défauts de paiement et les faillites restent stables, voire diminuent légèrement dans les prochains mois – à condition que le climat international incertain d'aujourd'hui (évolution négative dans les pays BRIC, crise ukrainienne, ralentissement de la croissance chinoise) ne se dégrade pas davantage, que le redressement économique se poursuive dans la zone euro et que le bouleversement actuel du secteur automobile en raison de la fraude des données sur les émissions polluantes du Diesel ne nuise pas sérieusement aux constructeurs et aux équipementiers automobiles dans un avenir proche.

Pour le moment, notre politique de couverture reste relativement souple, comme elle l'était en 2013 et 2014, et seules les sociétés avec des ratings plus faibles sont traitées de manière plus restrictive. Nous sommes en contact direct avec les acheteurs pour obtenir leurs informations financières les plus récentes. Les gros fournisseurs, les entreprises de pneumatiques et les fabricants de pièces de rechange sont contrôlés au moins chaque trimestre. Nous nous concentrons sur les fonds propres des entreprises, leur rentabilité, leurs fonds de roulement, leur cash-flow, leurs dettes nettes et leurs engagements vis-à-vis des banques.

Nous suivons aussi de près l'évolution de l'environnement macroéconomique et géopolitique global, afin de détecter précocement tout signe d'alarme, si les résultats actuels de l'industrie automobile allemande restent bons, toute détérioration de la situation économique et de la confiance des consommateurs aurait des effets négatifs directs et immédiats sur les ventes automobiles. Nous suivons également de près l'évolution de la situation concernant la fraude sur les émissions de CO2 des moteurs Diesel et les répercussions que cela pourrait avoir sur le marché et les constructeurs automobiles.

Italie

- Solide reprise de la production
- Les concessionnaires automobiles restent le maillon faible de la chaîne
- Les faillites devraient diminuer en 2015



Le PIB italien s'est resserré encore un peu l'année dernière, de 0,4%, après une contraction de 1,8% en 2013. Pourtant, à l'inverse des perspectives moins enthousiasmantes de l'industrie en général au deuxième semestre 2014 et en 2015, l'industrie automobile italienne a, elle, affiché une solide reprise, d'après l'association nationale italienne de l'industrie automobile, l'Anfia, la production automobile intérieure a augmenté de 6% en glissement annuel en 2014 pour atteindre 700.000 unités. La production a principalement augmenté au 2e semestre 2014, avec une hausse de 15,5%, alors qu'au 1er semestre elle avait diminué de 1,5% par rapport à 2013. Tandis que le segment des véhicules à moteur légers et le segment des véhicules commerciaux légers enregistraient des hausses (de respectivement 7,7% et 15%) en 2014, la production de véhicules commerciaux lourds affichait une baisse de 24%. Cela dit, les nouvelles immatriculations de voitures particulières ont augmenté de 4,2% et les immatriculations de véhicules commerciaux ont augmenté de 13,9% en 2014, tandis que la récession atteignait son plancher et que la croissance économique reprenait, avec un modeste 0,6% attendu en 2015.

Par conséquent, le redressement s'est accéléré au 1er semestre 2015, avec une production totale (voitures, véhicules commerciaux, camions) en augmentation de 43,1% en glissement annuel, pour atteindre près de 520.000 unités. La production de voitures particulières a augmenté de 63%, tandis que la production de véhicules commerciaux légers a progressé de 12% et celle de poids lourds de 58%, bénéficiant de la reprise du marché automobile européen. Dans la même période, les immatriculations intérieures ont continué de croître, de 15,2% pour les voitures particulières et de 8,6% pour les véhicules commerciaux, sous l'effet de la reprise du marché automobile européen.

Avec le déclin marqué des ventes de voitures et de la production automobile dans les années avant 2014, beaucoup de constructeurs automobiles et de fournisseurs de pièces détachées italiens ont vu leur marge bénéficiaire diminuer. Les petites entreprises, surtout, ont vu leur ratio de fonds propres, leur solvabilité et leurs liquidités s'affaiblir. Grâce à la solide reprise enregistrée depuis le 2e semestre 2014, beaucoup de fournisseurs automobiles italiens ont vu leurs marges bénéficiaires augmenter et leur situation financière s'améliorer. Malgré le redressement du marché automobile intérieur, les entreprises à vocation d'exportation s'en sortent toujours mieux que celles qui s'adressent au marché intérieur.

Les concessionnaires automobiles sont toujours le sous-secteur le plus faible du secteur automobile, disposant de peu de capitaux et d'actifs, et soumis à la pression des fournisseurs comme des clients, ils ont dû faire face à la faiblesse des ventes ces dernières années et ont dû gérer prudemment leurs fonds de roulement.

En moyenne, les paiements dans l'industrie automobile italienne prennent entre 60/90 jours et 120/150 jours, en fonction de l'acheteur final et selon que les besoins en fonds de roulement sont couverts par les banques ou les fournisseurs. En général, les paiements sont plus rapides quand l'acheteur final est une société étrangère. Ces quelques dernières années, la tendance n'a pas été très bonne du côté des paiements intérieurs, même si, au cours des six derniers mois, nous avons observé moins d'avis de non-paiement et des montants moyens plutôt stables, et nous nous attendons d'ailleurs à ce que les défauts de paiement continuent de diminuer pendant le reste de l'année.

Après une nette augmentation des faillites dans le secteur automobile ces deux ou trois dernières années, nous avons enregistré une baisse en 2014 et nous nous attendons à ce que cette tendance positive se poursuive en 2015, de quelque 5% en glissement annuel.

Notre politique de couverture dans le secteur automobile italien reste globalement prudente, vu le degré et la durée de la contraction observée les années passées, et compte tenu du fait que beaucoup d'entreprises sont toujours financièrement fragiles. Nous avons néanmoins assoupli – prudemment – notre politique de couverture depuis 2014, compte tenu des récents signes de reprise.

Nous recueillons un maximum d'informations pour évaluer la solvabilité des acheteurs, notamment sur leur nombre d'années d'existence, leur management et leurs sociétés liées. Pour donner à nos clients une évaluation précise de leurs acheteurs, nous cherchons les informations financières les plus récentes, y compris les résultats intermédiaires, soit directement auprès de l'acheteur, soit auprès de notre client. Dans les cas complexes et sensibles, nous rendons visite à l'acheteur pour étudier son marché de référence, ses clients, sa dépendance vis-à-vis des banques et sa stratégie d'entreprise.

Performances du marché en un coup d'œil

Japon



- Le secteur automobile japonais est confronté à une baisse des ventes intérieures due aux augmentations de taxes opérées ces dernières années ainsi qu'à des phénomènes structurels tels qu'une baisse de la population jeune. Tandis que les ventes extérieures sont affectées négativement par le ralentissement actuel en Chine, le chiffre d'affaires augmente en Amérique du Nord, cette progression étant soutenue par le cours plus faible du yen.
- Les marges bénéficiaires des entreprises automobiles japonaises se sont en général améliorées, principalement sous l'effet de la hausse des ventes en Amérique du Nord. Il n'empêche, la concurrence mondiale sur les prix s'accroît pour les fabricants japonais, en particulier dans le segment des pièces automobiles.
- Le besoin de capitaux est important dans ce secteur, mais en général les entreprises automobiles japonaises ne sont pas exagérément endettées. En raison de leurs performances satisfaisantes, les banques sont en général disposées à accorder des prêts à de bonnes conditions de financement, conditions rendues encore plus intéressantes par la faiblesse des taux d'intérêt. En outre, le gouvernement japonais encourage les banques à soutenir les sociétés ayant de gros besoins de financement.
- Dans l'industrie automobile japonaise, la durée moyenne de paiement est de 30-60 jours pour les détaillants et de 60-90 jours pour les grossistes et les fabricants. Le comportement en matière de paiement a été très bon dans ce secteur au cours des deux dernières années. Le nombre de retards de paiements, de défauts de paiement et de faillites est très bas, et il ne devrait pas y avoir de dégradation de la situation dans les mois à venir puisque l'environnement économique devrait rester stable et que les banques sont disposées à prêter de l'argent.
- En raison d'indicateurs généralement positifs, nous estimons que le risque de crédit et la performance économique du secteur automobile sont stables, et notre politique de couverture continue d'être très ouverte pour les gros fabricants et ouverte pour les fournisseurs de pièces automobiles et les grossistes. Néanmoins, dans ces derniers segments, nous avons adopté une approche plus prudente des petites entreprises, qui ont souvent des finances plus fragiles que les grandes entreprises et sont souvent plus vulnérables aux changements soudains de confiance sur le marché.

Slovaquie



- Le secteur automobile slovaque se porte bien. La production a augmenté de 5% en glissement annuel entre janvier et juillet 2015. Les marges bénéficiaires des entreprises devraient continuer d'augmenter dans les mois à venir, sous l'effet de ventes solides et d'une amélioration de la productivité. Le coût des intrants que sont l'acier et le plastique a diminué.
- Jaguar Land Rover a annoncé son projet de construction d'une nouvelle usine en Slovaquie, d'une capacité de production de 300.000 voitures par an. Ceci devrait encore augmenter la demande des fournisseurs locaux de pièces automobiles.
- Selon le niveau où l'on se trouve dans la chaîne d'approvisionnement, la durée de paiement dans le secteur automobile varie entre 30 et 90 jours. Le comportement en matière de paiement est en général bon, avec peu d'avis de non-paiement, situation qui devrait demeurer inchangée dans les prochains mois. Le taux de faillite dans ce secteur devrait rester faible.
- Notre politique de couverture reste ouverte, vu le peu de défauts de paiement et de faillites dans le secteur. Les conditions du marché devraient rester favorables, avec une nouvelle augmentation de la production automobile et des possibilités commerciales supplémentaires pour les fournisseurs. Néanmoins, vu sa forte dépendance par rapport aux exportations, le secteur automobile slovaque reste extrêmement sensible à une éventuelle évolution négative du marché automobile mondial, par ex. un effondrement de la demande en Chine.

Suède



- Les résultats économiques solides de la Suède (le PIB a progressé de 2,4% en 2014 et devrait augmenter de 2,6% en 2015) ont soutenu le secteur automobile. Les nouvelles immatriculations de voitures particulières ont battu tous les records en août 2015.
- Le segment suédois de la production automobile est dominé par Volvo Cars dans le segment des voitures et par Volvo AB et Scania AB dans le segment des camions. Leur performance détermine largement la performance des petits fournisseurs suédois.
- Tant la demande que les marges bénéficiaires devraient rester stables dans l'industrie automobile suédoise. La concurrence reste élevée dans le segment de la vente automobile au détail, mais a diminué dans le sous-secteur de la production de voitures particulières après la faillite de Saab Automobile en 2011.
- La plupart des entreprises de ce secteur devraient avoir suffisamment de ressort financier pour faire face à une légère volatilité de la demande et des prix des matières premières. Selon le niveau où l'on se trouve dans la chaîne d'approvisionnement, la durée de paiement dans le secteur automobile varie entre 30 et 90 jours. Le comportement en matière de paiement est assez stable, et les faillites ne devraient pas augmenter dans les prochains mois.
- Notre politique de couverture a été plus restrictive après la faillite de SAAB Automobile et deux ou trois années de mauvais résultats pour Volvo Cars. Sur ces entrefaites, nous avons progressivement retrouvé l'appétit du risque, puisque la plupart des fournisseurs ont réussi à bien gérer la transition en passant de SAAB à d'autres clients. Le secteur des poids lourds est raisonnablement stable depuis des années, de sorte que nous sommes capables d'émettre des limites considérables depuis pas mal de temps.

Thaïlande



- Le secteur automobile thaïlandais n'enregistre qu'une légère augmentation de la demande en 2015 due à la perspective d'une consommation plus prudente des ménages thaïlandais et d'une croissance plus faible de certaines grosses économies asiatiques. Cela dit, les marges bénéficiaires devraient rester stables.
- Le secteur automobile thaïlandais est caractérisé par des barrières importantes à l'entrée puisque les acteurs sur le marché sont de grosses multinationales disposant d'une puissance financière et d'un savoir-faire importants.
- Selon le niveau où l'on se trouve dans la chaîne d'approvisionnement, la durée de paiement varie entre 30 et 90 jours dans le secteur automobile. Le comportement en matière de paiement est bon, avec un petit nombre d'avis de non-paiement, et la situation devrait rester inchangée dans les mois à venir. Le taux de faillite dans cette industrie devrait rester faible.
- Vu la performance solide du secteur, notre politique de couverture est généralement ouverte. Les prix actuellement bas des matières premières (acier et métaux par ex.) profitent au secteur automobile. Mais ceci veut également dire que les fournisseurs de l'industrie automobile travaillant dans le secteur de la sidérurgie et de la métallurgie éprouvent davantage de difficultés en raison d'une concurrence importante et de prix de vente plus bas.

USA



- Le secteur automobile US se porte bien, avec des ventes de nouvelles voitures qui atteignent pratiquement les niveaux d'avant la récession. Les ventes de nouvelles voitures devraient augmenter de 3,7% en 2015, pour atteindre 17 millions d'unités, portées par des résultats économiques solides, une amélioration de la confiance des consommateurs et des exigences réglementaires supplémentaires en matière de sécurité et d'économie de carburant. Le segment des pièces détachées reste stable, soutenu par la baisse des prix du carburant.
- Les marges brutes des entreprises automobiles devraient rester stables dans les prochains mois, l'industrie profitant des prix plus bas des matières premières (les matières premières représentent 20% à 25% du prix de vente d'une voiture). Il souffle néanmoins un léger vent contraire dû à un dollar US fort.
- Le marché automobile U.S. est très concurrentiel, et certaines marques nationales comme GM, Ford et Fiat Chrysler perdent des parts de marché au profit de producteurs étrangers japonais et allemands. Cela dit, les «trois de Detroit» restent les principaux acteurs en Amérique du Nord, et l'industrie reste concurrentielle en raison d'exigences technologiques et réglementaires changeantes.
- Les entreprises automobiles ont tendance à être fortement endettées, puisque le secteur est une industrie à fort coefficient de capital. L'accès au financement extérieur s'est progressivement amélioré depuis la crise du crédit de 2008, grâce à une amélioration des conditions de transaction au sein du secteur, un assouplissement au sein des marchés traditionnels du crédit et l'accès au financement par le biais de programmes soutenus par l'Etat.
- Dans l'industrie automobile US, la durée moyenne de paiement est de 30-60 jours. Le comportement en matière de paiement de ce secteur a été relativement bon ces deux dernières années. Le nombre de retards de paiement, de défauts de paiement et de faillites est faible. Vu les perspectives positives, nous nous attendons à ce que le taux de faillite reste stable.
- En raison d'indicateurs généralement positifs, nous estimons que le risque de crédit et la performance économique du secteur automobile sont bons, et notre politique de couverture continue d'être ouverte.
- Nous avons toutefois généralement une politique de couverture neutre pour le segment des véhicules à carburant alternatif, lequel est aujourd'hui impacté par la faiblesse des prix du pétrole et le manque d'infrastructure/de points de chargement.

Estimation des performances sectorielles par pays

Octobre 2015

	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

PERFORMANCE DU MARCHÉ EN BREF

PERFORMANCE DU MARCHÉ EN UN COUP D'ŒIL

VUE D'ENSEMBLE

PERFORMANCES SECTORIELLES



Performances sectorielles

Changements depuis juillet 2015

Asie/Océanie

Indonésie

Electronique/ICT



Baisse de Bon à Moyen

Comme les appareils électroniques (ordinateurs portables, tablettes et smartphones par ex.) sont pour la plupart importés, beaucoup d'entreprises ont enregistré une baisse des ventes en raison de la dévaluation monétaire et sont confrontées à une augmentation des frais de détention de stocks.

Machines/Engineering



Baisse de Bon à Moyen

Le secteur a été impacté négativement par le ralentissement économique actuel en Indonésie. Les entreprises de fabrication de machines ont réduit leur production et leur pouvoir d'achat s'est affaibli.

Métaux



Baisse de Moyen à Faible

Le secteur a été impacté négativement par la baisse des prix des matières premières. Les risques ont augmenté dans le sous-secteur de l'emboutissage des métaux. La performance minière est en baisse depuis 2013, et les réglementations gouvernementales entravent les investissements étrangers dans ce segment.

Nouvelle-Zélande

Construction/Matériaux de construction



Hausse de Faible à Bon

L'industrie profite largement des mesures de reconstruction des bâtiments commerciaux et résidentiels après le tremblement de terre de 2010 à Christchurch ainsi que du boom immobilier d'Auckland. Les deux phénomènes devraient durer au moins jusque fin 2016.

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.
44 avenue Georges Pompidou
92596 Levallois-Perret

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