



L'industrie automobile face à la chute de la demande mondiale

Karine Berger, Directrice des Etudes Economiques et Sectorielles
Yann Lacroix, Responsable des Etudes Sectorielles
Gilles Paillard, Responsable de la branche d'arbitrage Métallurgie
Florence Lecointe, Arbitre

Petit déjeuner presse 25 juin 2009

L'industrie automobile face à l'effondrement de ses marchés

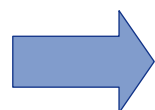


**1-Quelles tendances des marchés pour 2009- 2010 ?
Immatriculations / productions ?**

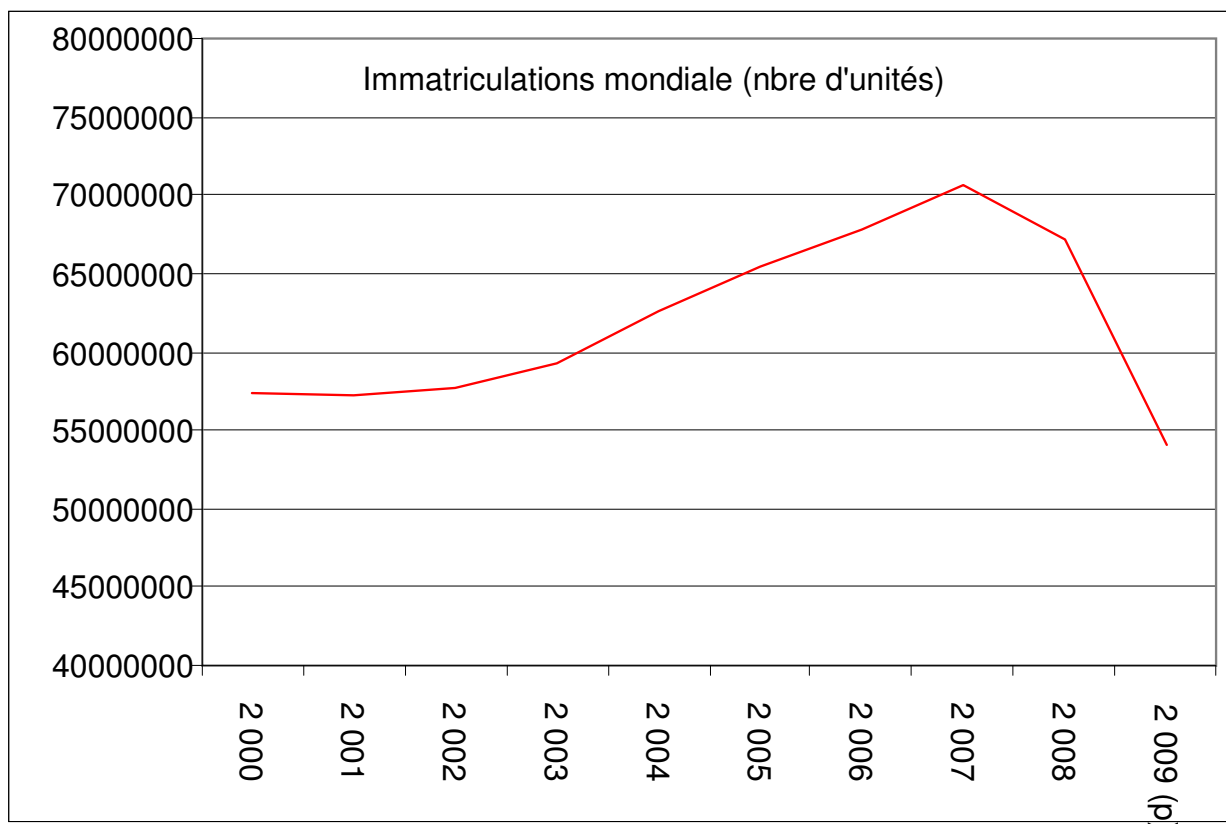
2- Quel impact sur la rentabilité des acteurs? Et ses conséquences ?

3- Enfin quelle est la situation de la sous-traitance française?

Monde : une crise de la demande



Entre 2007 et 2009, les immatriculations mondiales auront baissé de près de 25% !
Soit environ 15/16 millions de véhicules vendus en moins



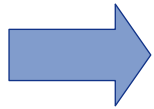
Une croissance mondiale exclusivement tirée par les pays émergents jusqu'en 2007

Un effondrement à partir de 2008 principalement des pays développés

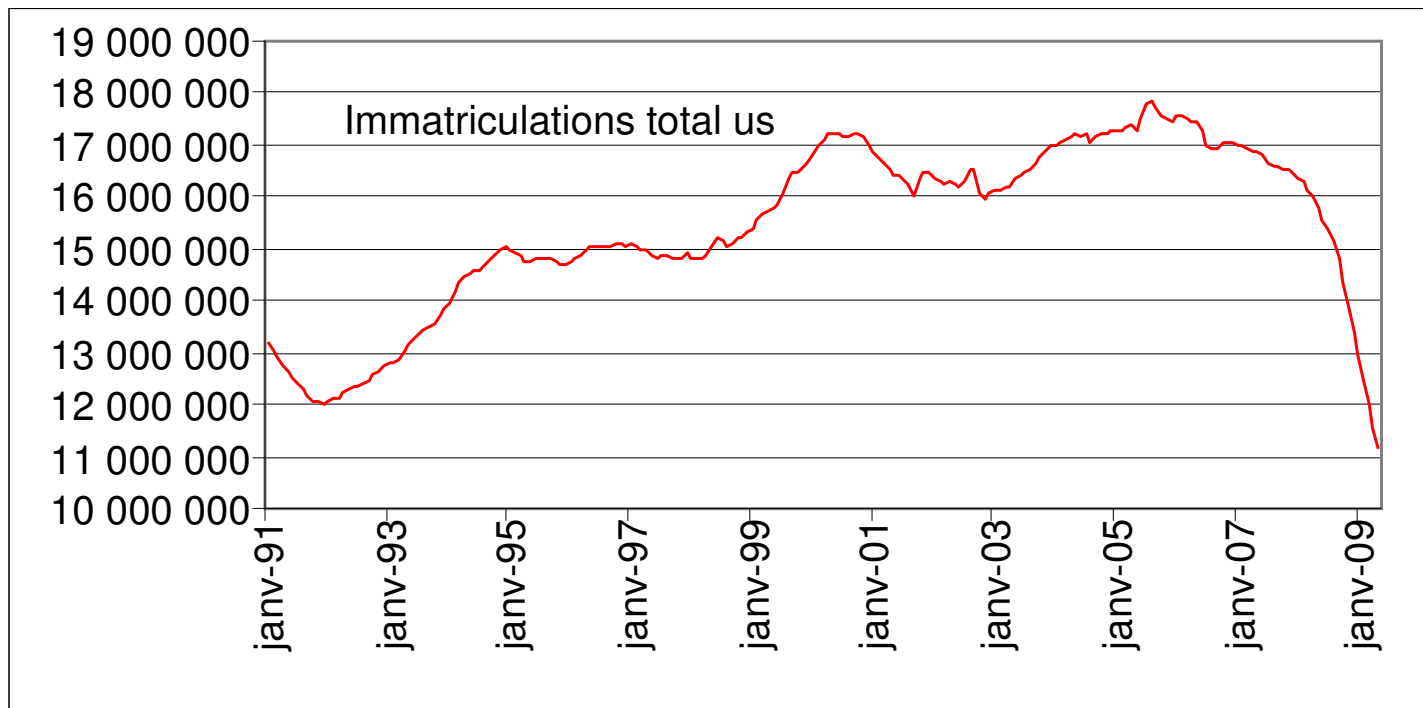
Un point bas sur 2009 à 55 millions de véhicules vendus avant un début de redressement

Source OICA/ Euler Hermes SFAC

Etats-Unis : un marché américain qui s'effondre de près de 40% en 2 ans



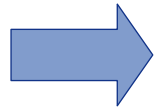
En moyenne annuelle, le nombre d'immatriculations sur 2009 se limiterait à 10 millions soit une perte de près de 7 millions de véhicules
L'annonce du lancement de la prime à la casse (4500\$) permettrait au mieux la vente d'1 million de véhicules supplémentaires sur 2009/2010 (budget 4mds)



Un marché qui doit progressivement retrouver son niveau moyen de 15/16 millions de véhicules par an mais pas avant 2011 2012

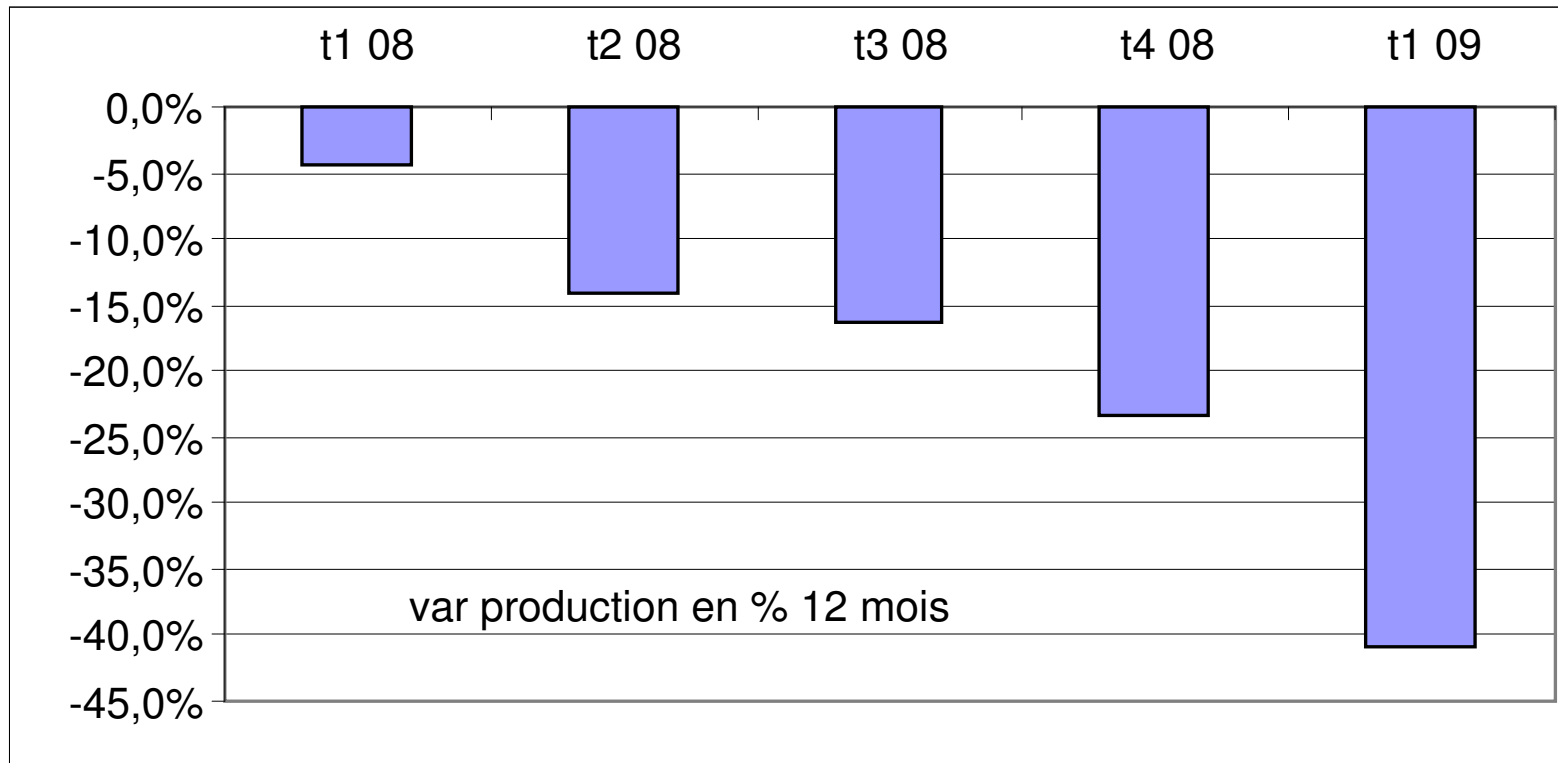
Source OICA/ Euler Hermes SFAC

Etats-Unis : une production américaine en total déclin



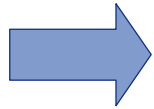
Une production de 9 millions de véhicules en 2008 pour plus de 13 millions d'immatriculations

Une production pour 2009 qui pourrait chuter à 6,5 millions de véhicules

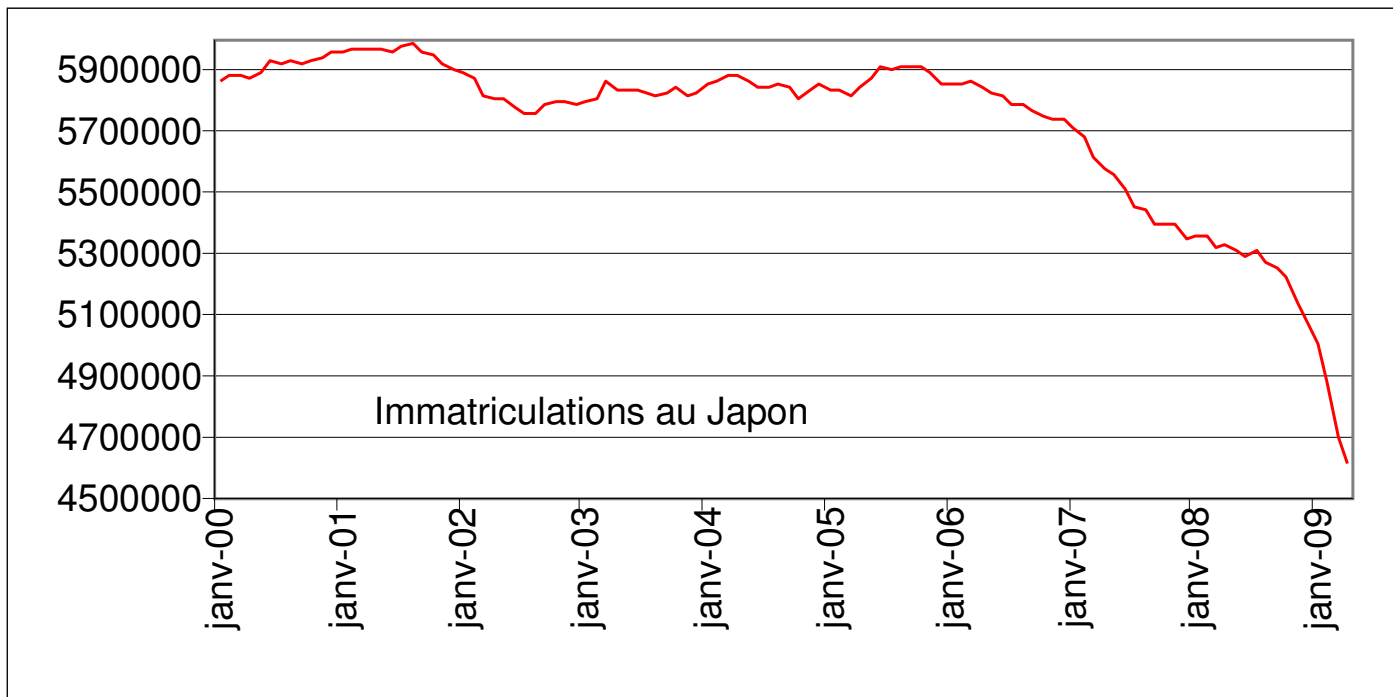


Source: Global Insight, statistiques nationales

Japon : un marché japonais en baisse de plus de 20% depuis 3 ans



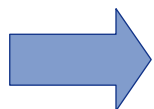
Par rapport à la tendance de longue période,
le marché japonais a perdu près d'1,5 million de véhicules
Le marché devrait tendre vers les 4,3 millions en 2009



Un marché qui
demeure
durablement en
déclin

Source OICA/ Euler Hermes SFAC

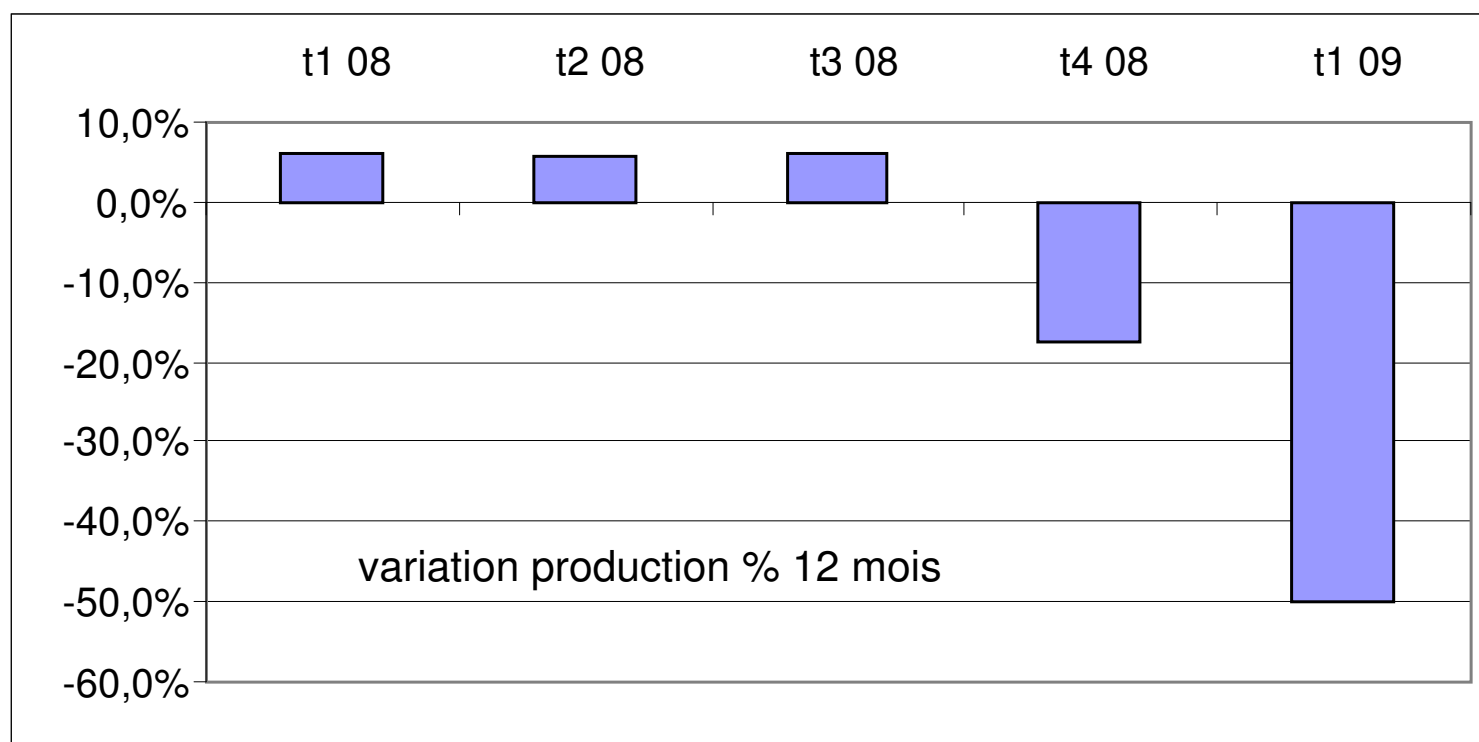
Japon : production, un sévère coup de frein



Une production de 11,5 millions de véhicules en 2008

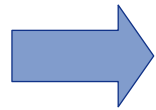
Pour des immatriculations de 5 millions

Un volume de production pour 2009 d'environ 9 millions

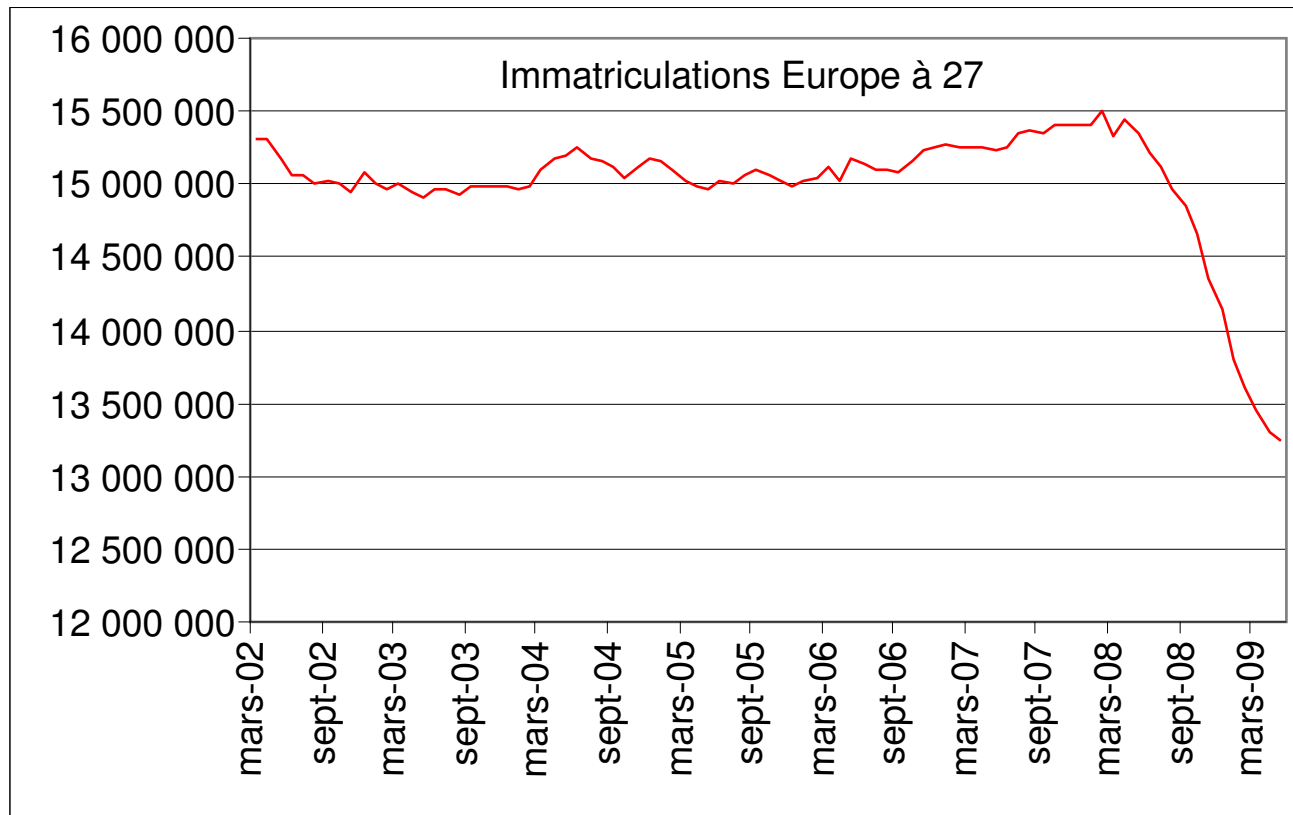


Source: Global Insight, statistiques nationales

Un marché Européen (à 27) en brutal décrochage à l'été 2008



Une baisse de 12 à 13% en moyenne annuelle
soit une perte de près de 2 à 2,5 millions de véhicules en rythme annuel

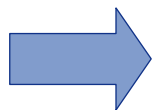


Source OICA/ Euler Hermes SFAC

Plusieurs pays appliquent la prime à la casse pour soutenir la demande, un arrêt brutal de celle-ci en 2010 ferait replonger le marché de 5 à 10%

L'effondrement des ventes est encore plus brutal chez les nouveaux Etats membres -30%, et même -50% en Russie ! Sur l'ensemble du continent Européen les ventes devraient baisser de -20/-25%

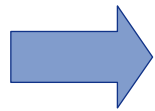
Le potentiel des primes à la casse



Il ne faut toutefois pas considérer que cela représente le volume d'immatriculations supplémentaire

Pays	date	prime à la casse (€)	budget (enM€)	potentiel	véhicules
France	janv-09	1000	220	220 000	10 ans
Allemagne	janv-09	2500	5 000	2 000 000	9 ans
Portugal	janv-09	1000	20	20 000	10 ans
Roumanie	fev-09	1000	60	60 000	10 ans
Italie	fev-09	1500	133	200 000	9 ans
Slovaquie	avr-09	2000	5,6	11 100	10 ans
Autriche	avr-09	1500	20	30 000	13 ans
Royaume-Uni	mai-09	2250	133	300 000	10 ans
Espagne	mai-09	2000	50	100 000	10 ans
Total				2 941 100	

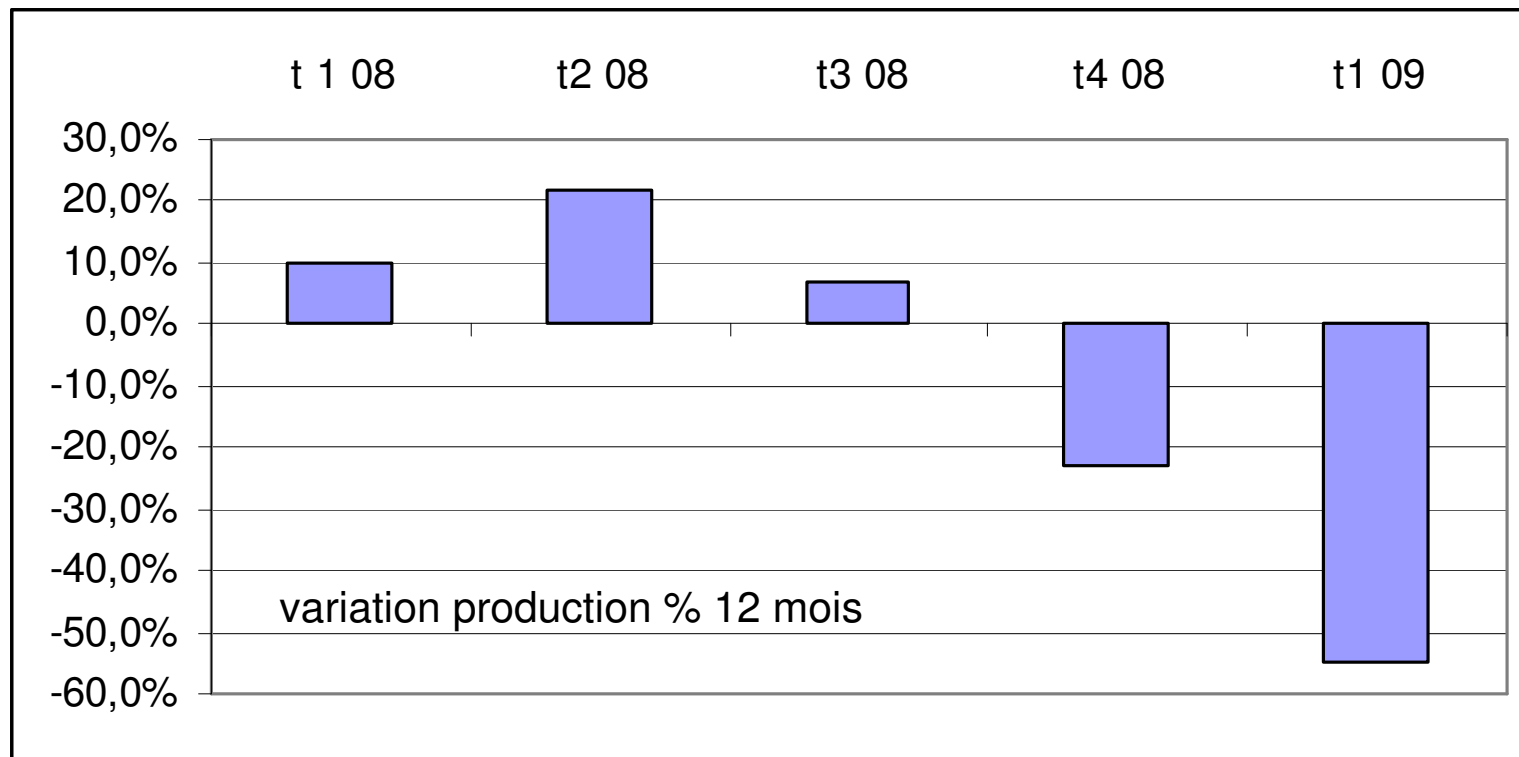
Production: L'Allemagne prise à contre-pied



6 millions d'unités produites en 2008

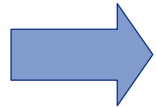
Pour un marché local de près de 3,5 millions d'unités

Pour 2009 la production devrait tendre vers les 5 millions d'unités



Source: Global Insight, statistiques nationales

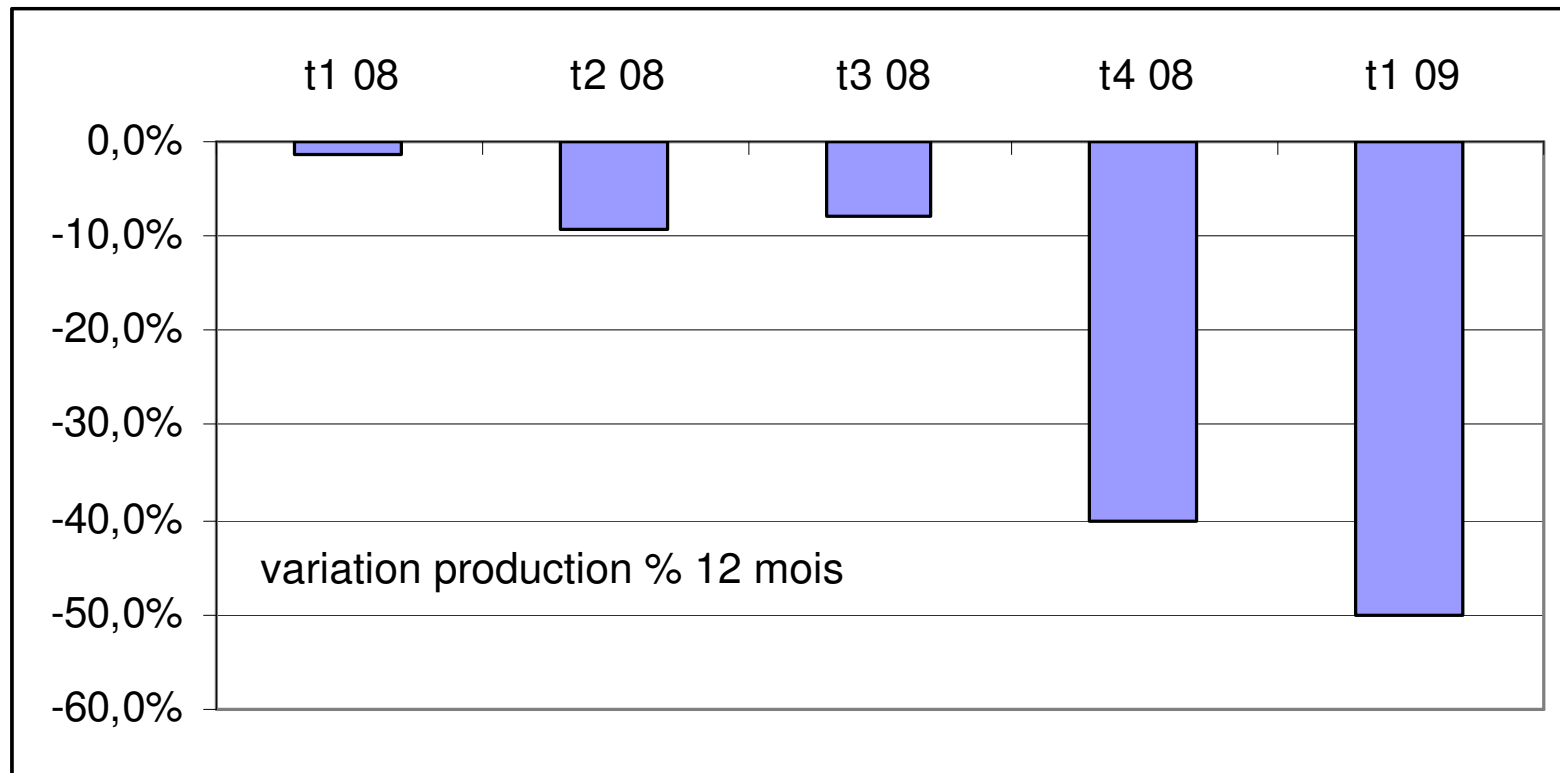
Production: la France déjà en déclin depuis début 2008



2,5 millions d'unités produites en 2008

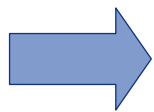
Pour un marché de 2,6 millions, la France est devenue importatrice nette

Pour 2009 une production qui pourrait descendre sous le seuil des 2 millions

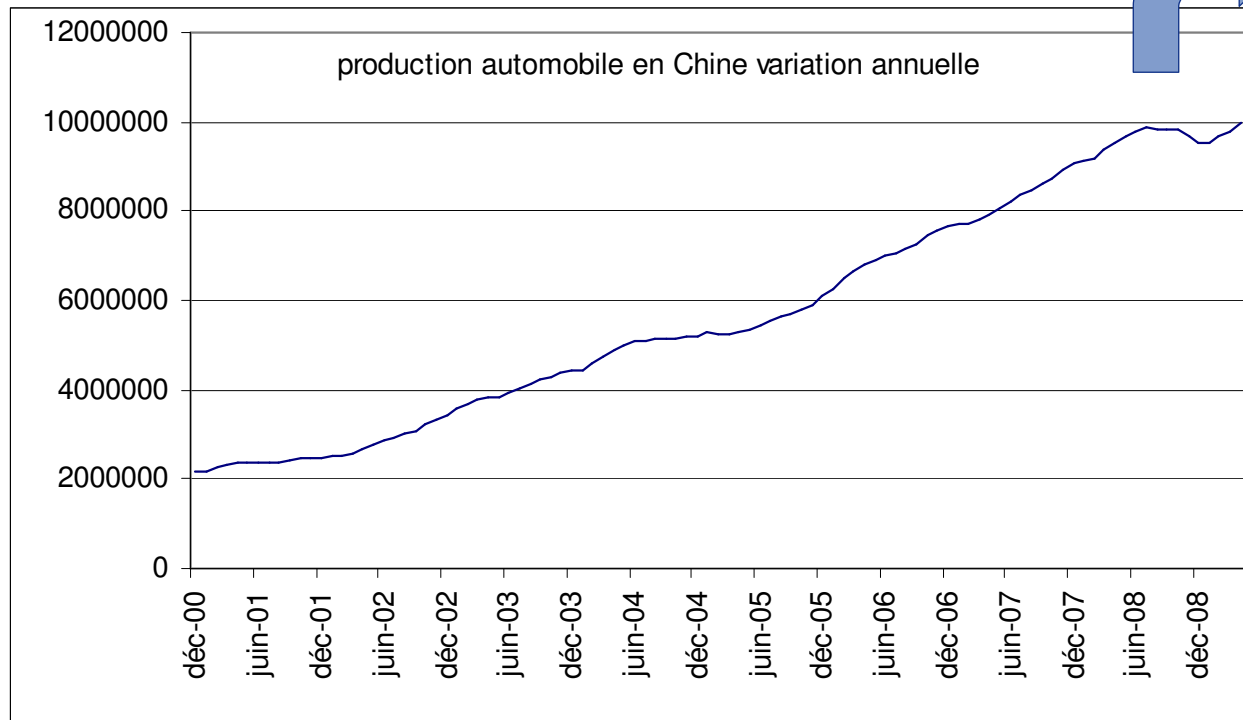
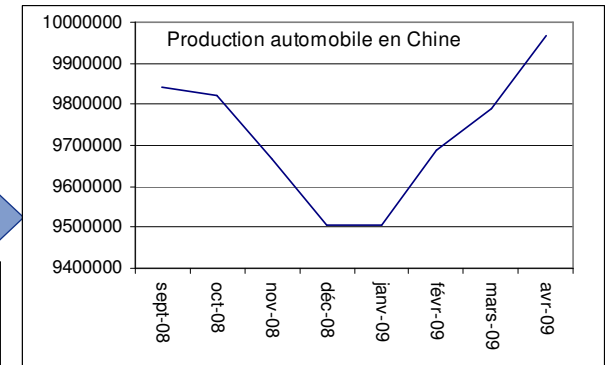


Source: Global Insight, statistiques nationales

A l'inverse du monde la production automobile en Chine a repris le chemin de la croissance début 2009



La production suit la demande,
la Chine devient en 2009 le 1^{er} marché mondial
et devrait tendre vers 11 millions de véhicules



Sources: Global insight, China statistique

L'industrie automobile face à l'effondrement de ses marchés



1- Quelle tendance de marché pour 2009- 2010 ?
Immatriculations / productions ?

**2- Quel impact sur la rentabilité des acteurs?
Et ses conséquences ?**

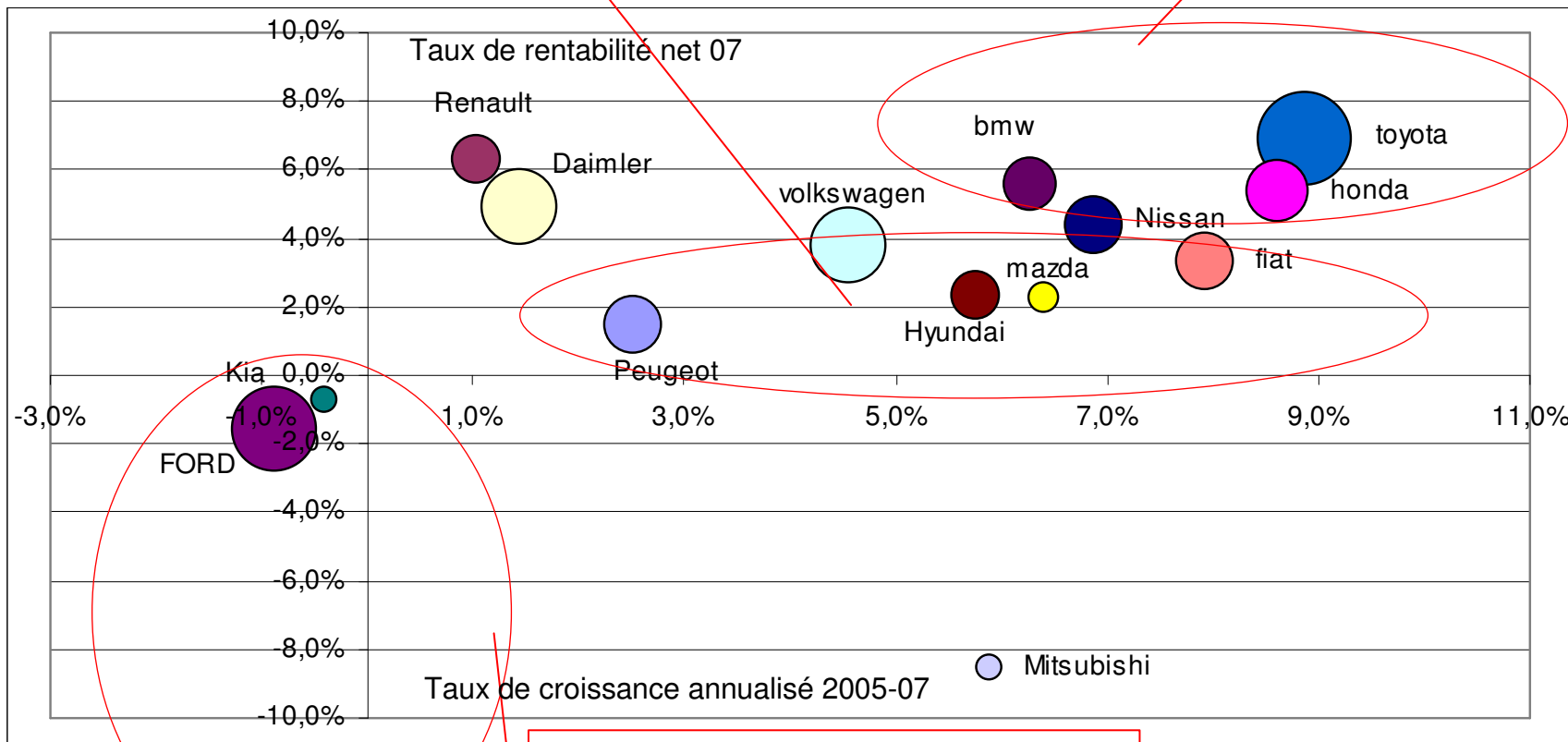
3- Et pour les sous-traitants ?

Rappel sur les résultats financiers des principaux acteurs avant la crise (résultats de l'année 2007)

➔ Une forte rentabilité nette permet de préparer l'avenir

Le ventre mou

Les gagnants

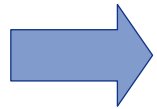


GM

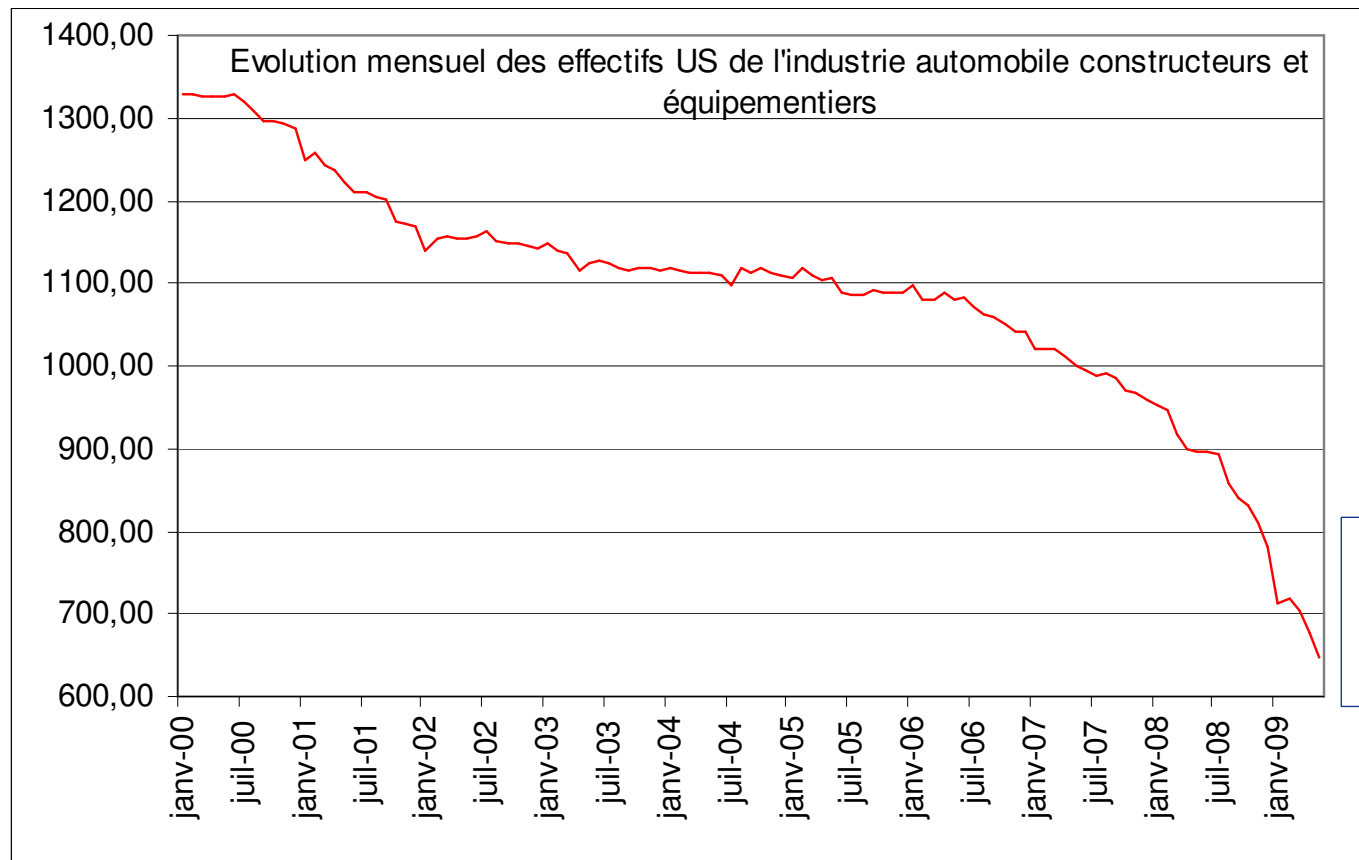
Les perdants, dont GM qui affiche un taux de RN/ CA de -24% !

Source : compagnies/ Euler Hermes SFAC

L'industrie américaine depuis longtemps en déclin



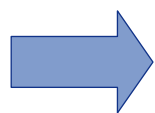
Chrysler et General Motors se sont placés sous Chapitre 11 au printemps 2009 avec de nouvelles restructurations à la clef



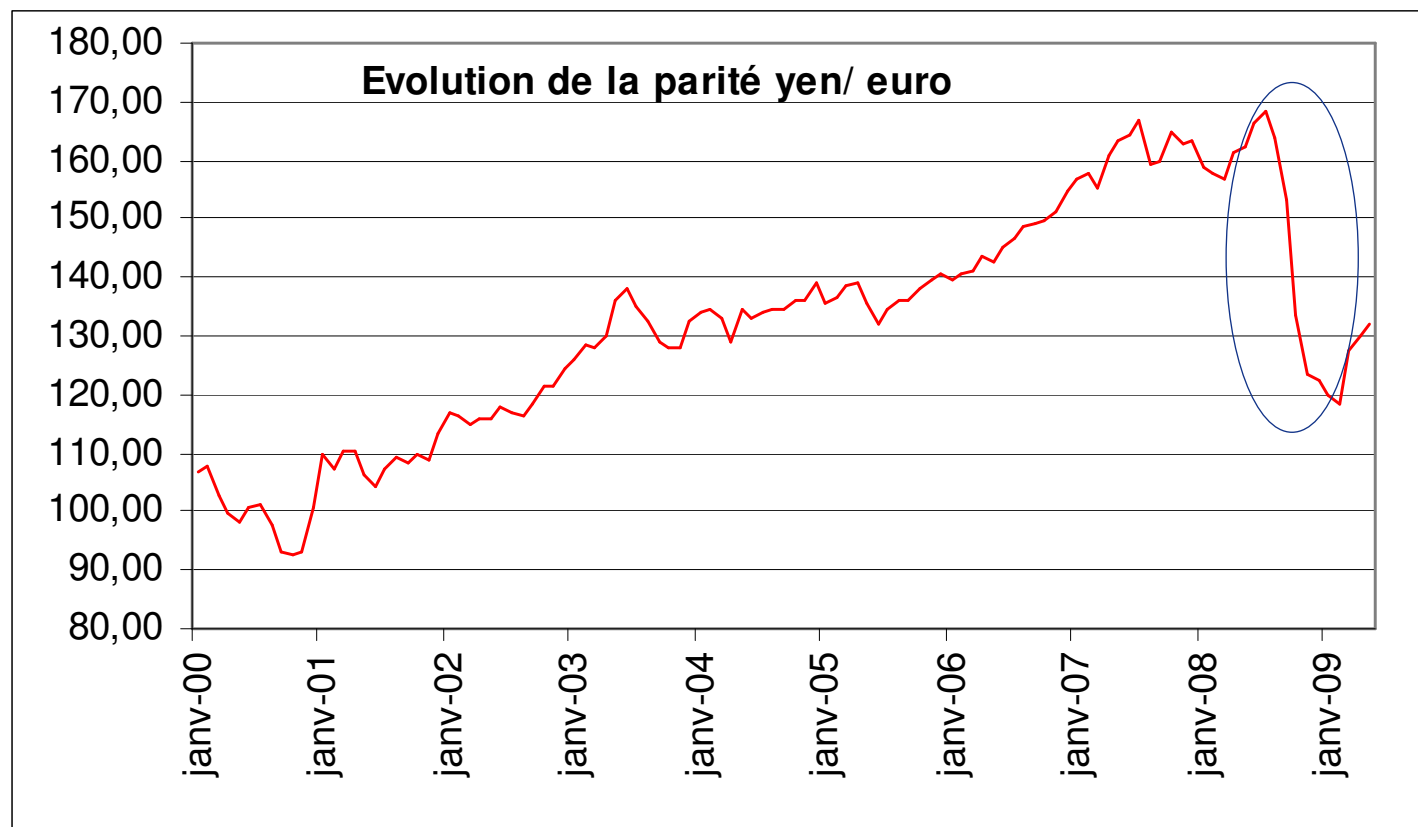
Un effectif divisé par 2 depuis 2000

Source: Bureau of labor effectif à fin mai

Après avoir « surperformé » le marché, les constructeurs asiatiques dans la tourmente



- Baisse de son marché domestique, fermé et très rentable
- Effondrement du marché américain où ils détiennent 40% de PdM
- Chute de la parité euro/ yen à l'été 2008: perte de compétitivité



5 ans de gains de productivité perdus en 3 mois !

Et la plupart des constructeurs basculent en perte



Toyota : Un chiffre d'affaires en chute de 22% à 156 Md€ pour l'exercice à fin mars 2009 et 3,3 Md€ de pertes (2% du CA). Une prévision pour l'exercice à mars 2010 d'une nouvelle baisse de CA de près de 20% pour une perte nette de 4,2 Md€ (3,4% du CA).

Nissan : perte à mars 2009 de 1,75 Md€ (2,8% du CA) pour un chiffre d'affaires en chute de 22%, et annonce de nouvelles pertes en mars 2010 de 1,25 Md€.

Honda : affiche une baisse de son CA de 16% mais garde un RN positif de 1,6 Md€ (en chute toutefois de 80%!) et anticipe une nouvelle baisse de 16% pour l'exercice 3/2010 avec un RN encore positif d'environ 500M€

En Europe, une situation contrastée

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (p)
conso europe en K €	419 598	455 226	455 444	412 370	416 375	374 738
Var CA en %	2,8%	8,5%	0,0%	-9,5%	1,0%	-10,0%
REX/ CA en %	2,5%	2,8%	2,8%	4,6%	4,7%	1,2%
RN/ CA en %	2,1%	2,7%	2,7%	4,3%	2,1%	-1,5%

NB la baisse du CA 2007 résulte de la déconsolidation de Chrysler dans les comptes de Daimler

Source, sociétés, consensus, EH Sfac

Groupe BMW, FIAT, Daimler, PSA, Renault, Volkswagen

Les constructeurs français en forte perte en 2009



Il faudra plusieurs années avant de retrouver les volumes de 2007

total France	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (p)
CA en M€	97 753	97 605	98 122	99 358	92 147	78 498
<i>evolution en %</i>	6,3%	-0,2%	0,5%	5,2%	-7,8%	-14,8%
REX/ CA en %	4,5%	3,5%	2,2%	3,2%	0,5%	-3,3%
RN/ CA en %	5,0%	4,6%	3,1%	3,4%	0,2%	-5,7%

Sources: compagnies, consensus

Groupe PSA, Renault

Conséquences



Face à une rentabilité en berne et aux nombreux défis à venir:

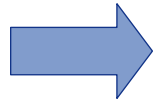
- Présence forte sur les pays émergents avec une offre produit adaptée.
- Contraintes réglementaires qui renchérissent le coût d'un véhicule (après les airbags, l'ABS, la Commission Européenne veut imposer l'ESP sur tous les véhicules).
- Contraintes environnementales qui imposent une Recherche et Développement dans les nouvelles technologies: hybride, électrique... hydrogène...
- Standardisation des plateformes pour plusieurs gammes de véhicules.

L'avenir : mutualisation de certains coûts, *via* des rapprochements et alliances...

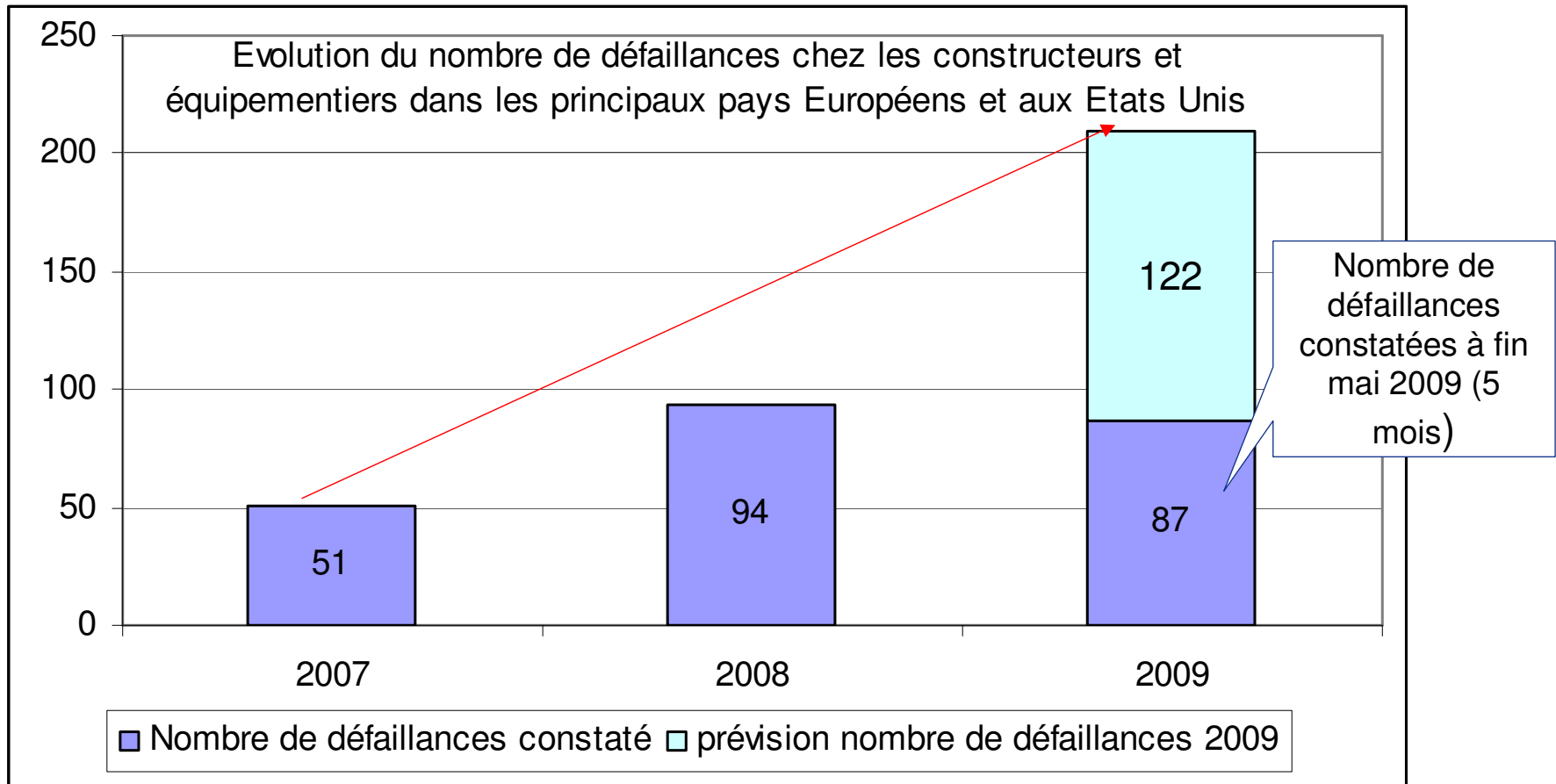
Pour autant la recomposition actuelle ne nous parait pas répondre à cette logique :

- Le nouveau Chrysler appartient majoritairement au syndicat américain UAW (55% du capital), même si FIAT avec 20% en devient l'opérateur industriel.
- Le nouveau GM appartient majoritairement à l'état Américain (nationalisation), et se désengage du marché Européen.
- Opel devrait être repris conjointement par l'équipementier Magna, la banque semi- publique Russe Sberbank et le groupe automobile Russe GAZ (objectif: apporter un partenaire industriel « moderne » au fabricant Russe de la célèbre VOLGA lancée en 1968!).
- SAAB, repris par son compatriote Koenigsegg, PME spécialisée dans la voiture de sport (CA 20M€, 45 salariés).

Un doublement du nombre de défaillances en 2008 et à nouveau en 2009



Pays: France, Allemagne, Italie, Royaume-Uni, Belgique, Espagne et Etats Unis



Sources Euler Hermes SFAC

L'industrie automobile face à l'effondrement de ses marchés



1-Quelle tendance de marché pour 2009- 2010 ?

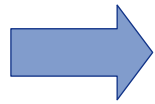
Immatriculations / productions ?

En Europe quel sera la conséquence de la fin des primes à la casse ?

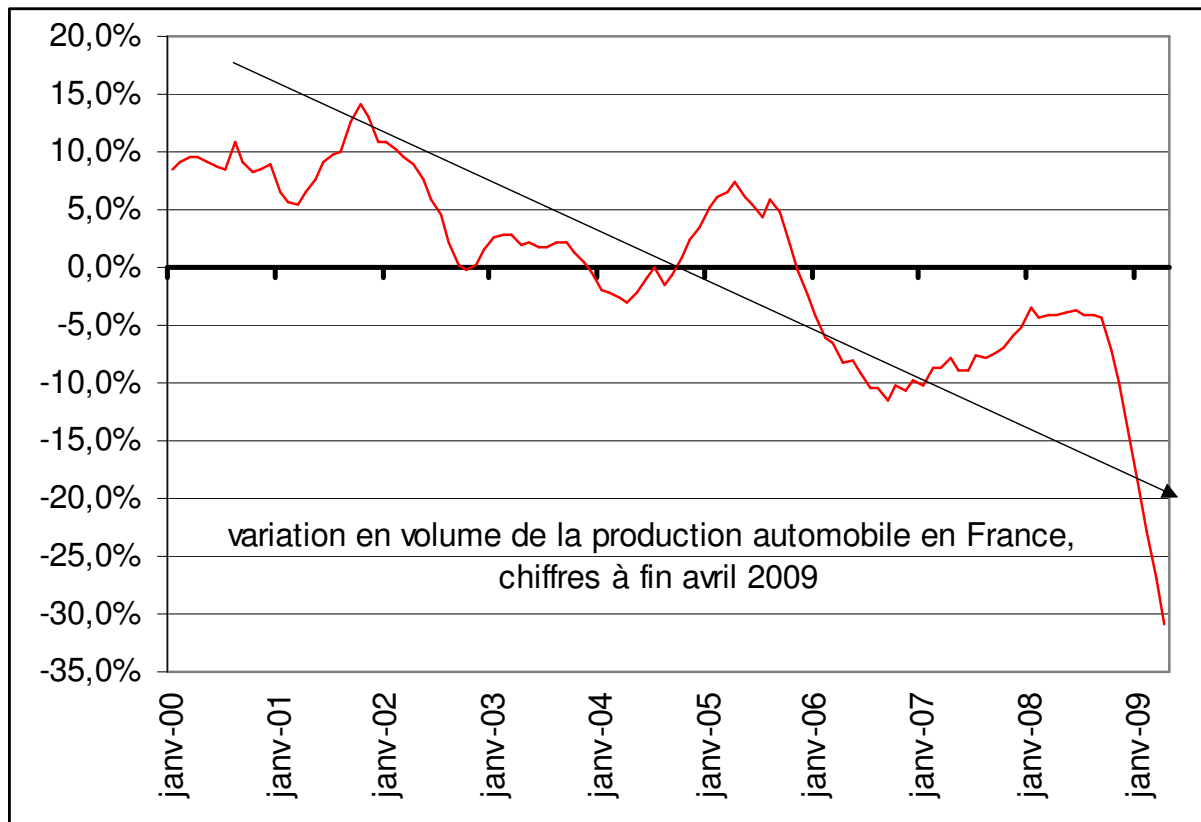
2- Quel impact sur la rentabilité des acteurs? Et ses conséquences ?

3- Et pour les sous-traitants ?

Les sous-traitants subissent la chute de la production automobile sur le sol français



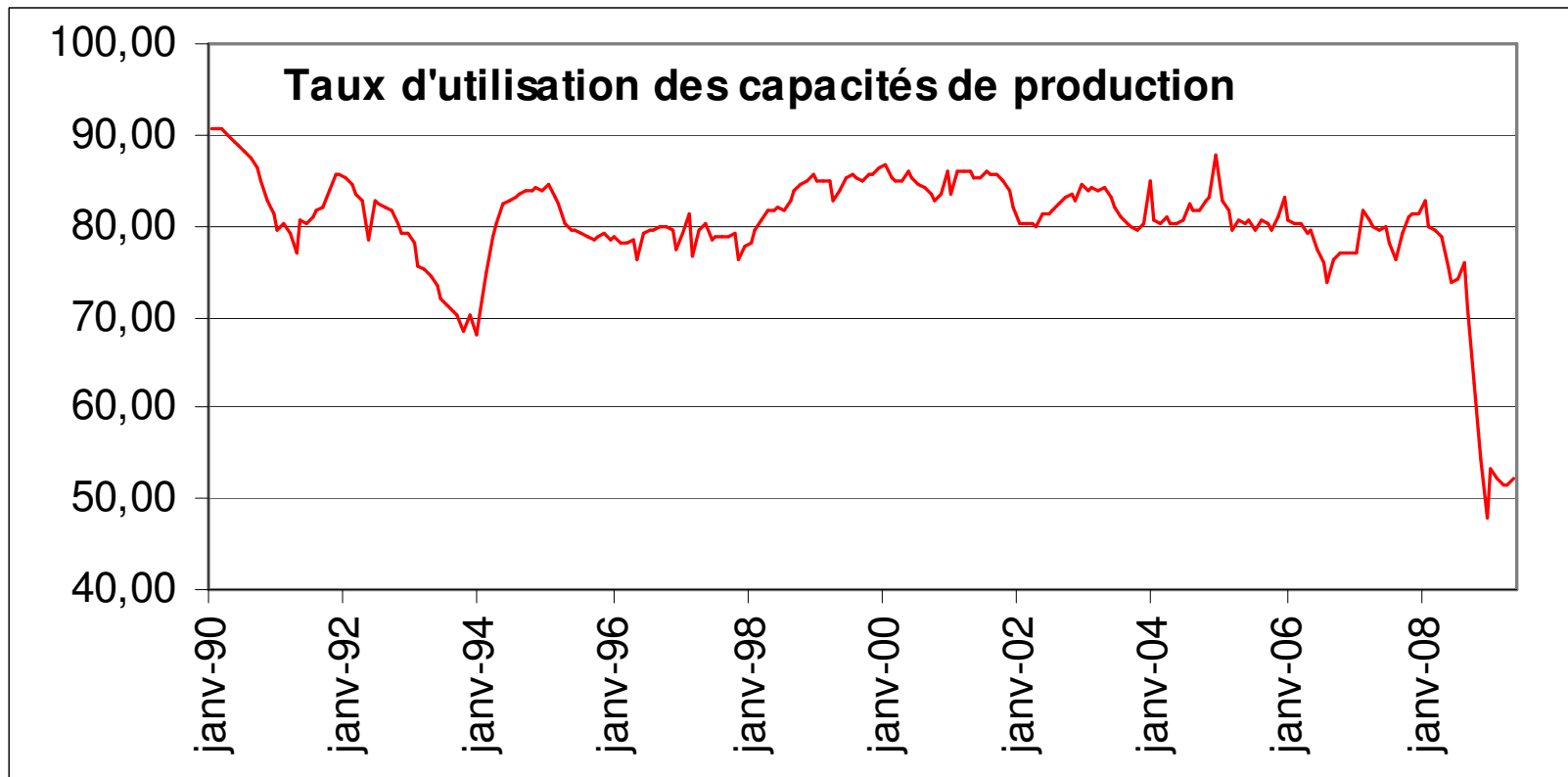
**Effet malencontreux des bonus (écologique et prime à la casse)
qui favorise les modèles d'entrée de gamme largement délocalisés...**



La baisse de la production sur le sol français date de 2006, avec les 1ères délocalisations

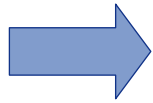
Source: INSEE, variation mensuelle

Un outil de production sous utilisé qui nécessitera la poursuite des restructurations, voire des fermetures de sites...

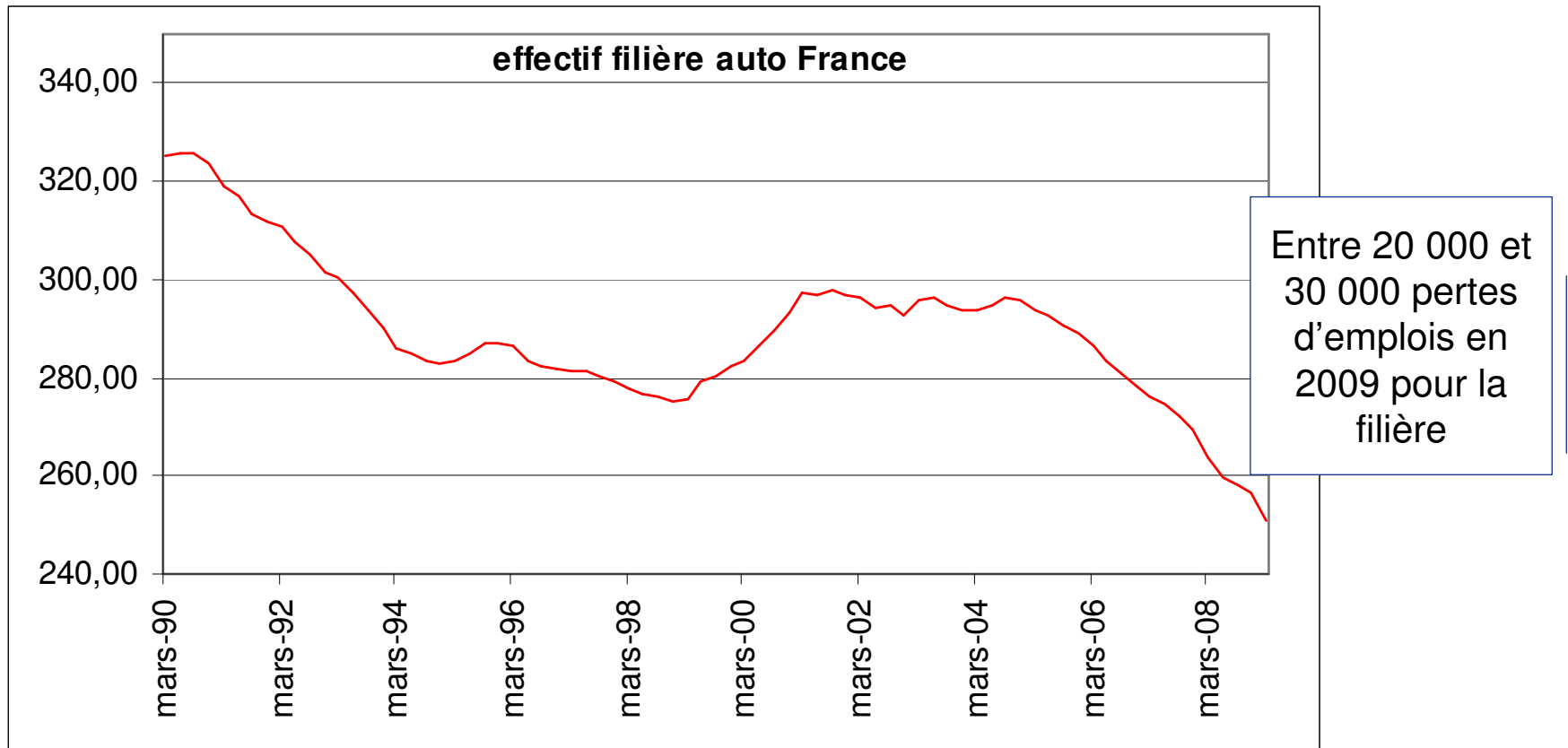


Source: banque de France

Avec une chute des effectifs qui s'accélère et va encore s'aggraver sur 2009



Plus de 13 000 emplois perdus en 2008 et 33 000 depuis 2005
...déjà 6 000 sur le 1^{er} trimestre 2009 !

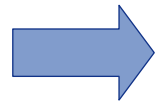


Entre 20 000 et 30 000 pertes d'emplois en 2009 pour la filière

Source: INSEE

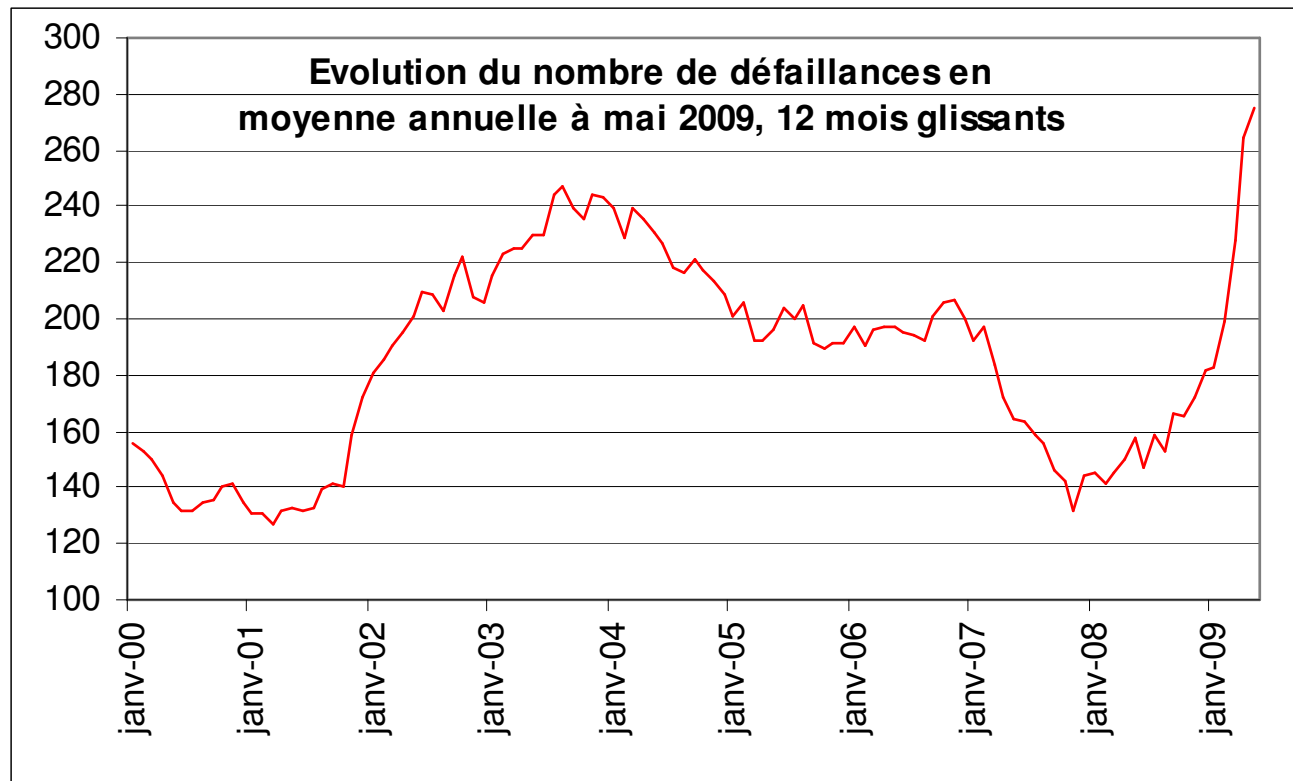
A company of Allianz

Et une fragilisation du tissu industriel



Une progression de 65% des défaillances de sous-traitants en moyenne annuelle
Et de 141% sur les 5 1ers mois 2009/ 5 1ers mois 2008 (159 c/ 66)

Pour l'ensemble de l'année on pourrait approcher les 400 défaillances



Source: BODACC, Euler Hermes SFAC

Un taux de sinistralité moyen de plus de 4% se répartissant:

NAF	Libelle	Taux de sinistralité
2229A	Fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques	4,9%
2453Z	Fonderie de métaux légers	13,2%
2550A	Forge, estampage, matriçage ; métallurgie des poudres	2,6%
2550B	Découpage, emboutissage	4,3%
2561Z	Traitement et revêtement des métaux	3,5%
2562A	Décolletage	3,5%
2931Z+2932Z	équipementiers	3,5%

Source: BODACC, Euler Hermes SFAC

Conclusion

Un secteur durablement touché : le niveau des volumes atteint en 2007 ne devrait être retrouvé que vers 2012.

La recomposition de la cartographie des acteurs n'a pas réellement démarré. La stratégie d'alliance est pourtant nécessaire pour pouvoir financer :

- Une présence, avec une offre adaptée, sur les pays émergents...
- La Recherche et Développement dans les nouvelles technologies hybride, électrique...
- L'adaptation des outils industriels pour limiter les surcapacités de production.

Un tissu industriel français durablement fragilisé.

Leader français de l'assurance-crédit

Chiffre d'affaires : **402,6 millions EUR**

Transactions commerciales garanties: **170 Mds EUR**

Demandes de crédit traitées par jour en moyenne : **6 700**



Euler Hermes SFAC

- **2,9 millions d'entreprises suivies en France**

- **300 experts en France répartis dans 28 délégations régionales et 11 agences de recouvrement**

Euler Hermes

Leader mondial de l'assurance-crédit

Chiffre d'affaires consolidé : **2,17 milliards EUR**

Présence à travers le monde : **Plus de 50 pays**

Transactions commerciales garanties : **800 Mds EUR**

Demandes de crédit par jour : **25 000**

36 % de parts de marché au niveau mondial



Merci de votre attention.

« Le présent document reflète l'opinion de la Direction des Etudes économiques et sectorielles d'Euler Hermes SFAC. Les informations, analyses, prévisions, contenues dans ce document sont fondées sur les hypothèses et les points de vue actuels de ce Département et sont de nature prospective.

La Direction des Etudes économiques et sectorielles d'Euler Hermes SFAC n'a aucune obligation de résultat et sa responsabilité ne peut être engagée.

Toute reproduction de ce document est interdite sans l'accord de la Direction des Etudes économiques et sectorielles d'Euler Hermes SFAC. »

Euler Hermes SFAC
1, rue Euler 75715 Paris Cedex 08
Tél. 33 1 40 70 50 54
Fax. 33 1 40 70 55 78
www.eulerhermes.fr