



market monitor

Focus sur les performances et les perspectives
du secteur automobile



Clause limitative de responsabilité Atradius 2017

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 temps de la réflexion 4
Rapport complet	
Chine	En 2017, la croissance est tirée par le segment des SUV 5
France	Le rebond des ventes et de la production se prolonge 7
Italie	Les marges de rentabilité des entreprises devraient rester stables 9
Royaume-Uni	Des performances encore robustes, mais les conséquences du Brexit pèsent lourd..... 11
États-Unis	Un réajustement de la taxe aux frontières affecterait gravement le secteur 13
Performance du marché en bref	
Allemagne	Dans certains segments, les fournisseurs pourraient être confrontés à une augmentation du risque crédit à l'avenir 15
Japon	Les ventes domestiques continuent à diminuer 16
Espagne	Nouvelle augmentation de la production et des immatriculations 17
Performance du marché en un coup d'œil	
	Belgique, République tchèque, Pays-Bas, Suède 18
Vue d'ensemble	Les performances sectorielles par pays 20
Performances sectorielles	Les changements depuis juillet 2017 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 temps de la réflexion

Malgré le scandale du dieselgate et une volatilité géopolitique accrue, l'industrie automobile a globalement continué à afficher de très bons résultats en 2016 et 2017, et ses perspectives à court terme restent favorables dans l'ensemble. C'est ce que reflète notre évaluation des performances du secteur, qui attribue à tous les pays couverts par ce numéro du Market Monitor des notations allant de «Bon» à «Correct».

Actuellement, les principaux risques qui pourraient menacer le secteur automobile et ses chaînes d'approvisionnement transfrontières semblent être le protectionnisme et les limitations au libre-échange déclenchés par un tournant majeur dans la politique économique américaine. Toutefois, indépendamment des problèmes politiques et des cycles économiques, d'importants défis se profilent à l'horizon, qui tôt ou tard affecteront le secteur automobile. La demande mondiale de mobilité continue à croître et les problèmes environnementaux croissants, l'évolution de la demande des consommateurs et des orientations politiques vont conduire à une demande de plus en plus forte en véhicules hybrides et électriques, tandis que la part de marché des voitures à moteur thermique va inexorablement diminuer. Ce tournant s'accompagnera d'un usage accru d'alliages métalliques légers, de nouveaux matériaux et de la numérisation, afin d'augmenter la mobilité.

Au sein du secteur, la course concurrentielle à l'innovation a déjà commencé; or elle exige de la part des fabricants d'équipements d'origine (les «OEM») et des fournisseurs des dépenses considérables en R&D. Cela représente un immense défi pour la masse des petits et moyens fournisseurs qui produisent des composants et des pièces détachées de moindre valeur et dépendent souvent lourdement d'un seul OEM et qui opèrent dans un contexte hautement concurrentiel. Au cours des dernières années, ces petites entreprises, dont l'offre est aisément remplaçable, ont déjà souffert de la réduction de leurs marges et de leurs profits. La faiblesse financière et le manque d'accès aux marchés de capitaux et aux investisseurs pourraient les empêcher de réaliser les investissements nécessaires pour innover et monter en puissance dans la chaîne de valeur afin de se maintenir dans un environnement de marché complètement bouleversé.

Nous nous attendons par conséquent à ce que, d'ici les cinq prochaines années, le risque crédit de nombre de ces sous-traitants automobiles structurellement faibles augmente, conduisant à des difficultés de trésorerie et à davantage de retards de paiement et de faillites. Les entreprises les plus affectées seront celles qui produisent/ fournissent des boîtes de vitesses, ou sont spécialisées dans les moteurs thermiques et pièces détachées conventionnelles, les composants métalliques et les composants pour systèmes d'échappement.

Chine

- En 2017, la croissance est tirée par le segment des SUV (véhicules 4x4)
- Délais de paiement: 90 à 120 jours en moyenne
- Les petits fournisseurs de pièces détachées non essentielles pourraient connaître des difficultés



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), en 2016 les ventes de voitures particulières ont augmenté de 15,3%, à 24,4 millions d'unités, tandis que les véhicules utilitaires enregistraient une croissance de 5,8%, atteignant 3,65 millions d'unités. Cette forte hausse des ventes s'explique principalement par une politique d'incitation fiscale applicable aux petites voitures. Mais entre-temps le gouvernement a remplacé cette incitation fiscale par un taux plus élevé, si bien qu'au premier semestre 2017 la croissance des ventes totales de véhicules a ralenti à 3,8%, celles des voitures particulières n'augmentant que de 1,6%.

Grâce à la persistance du faible prix du pétrole, le segment des 4x4 attire de plus en plus de clients, tandis que l'assouplissement de la politique de l'enfant unique incite les familles à choisir de

grands véhicules quand elles ont un second enfant. Les ventes de 4x4 ont grimpé en flèche de 45,7% en 2016 et leur part de marché a augmenté de 40,5% à fin juin 2017. Quant aux ventes de véhicules utilitaires, elles ont bénéficié du bond de la demande du transport de marchandises et des projets d'infrastructure, d'où une hausse de 17,4% au premier semestre 2017, à 2,1 millions d'unités.

Le segment des véhicules à énergie nouvelle (électrique et hybride) est en croissance rapide en Chine. À ce jour, le gouvernement a investi environ 33 milliards de yens (4,3 milliards d'euros) de subventions dans ce segment, escomptant des ventes de véhicules à énergie nouvelle atteignant 2 millions d'unités d'ici 2020, de manière à représenter plus de 20% du total de la production et des ventes de voitures d'ici 2025. Comme les constructeurs

**Chine: Secteur de l'automobile**

	2016	2017.	2018 prév.
Croissance du PIB (%)	6,6	6,6	6,3
Croissance de la valeur ajoutée du secteur (%)	19,1	7,8	3,2

Part du secteur dans l'économie nationale (%)	1,9
Croissance moyenne du secteur au cours des 3 dernières années (%)	11,5
Croissance moyenne du secteur au cours des 5 dernières années (%)	11,5
Degré de vocation à l'exportation	moyen
Degré de concurrence	très élevé

Sources: Macrobond, Oxford Economics, Atradius

se ruent dans ce segment, la capacité annuelle devrait excéder environ 7 millions d'unités vers 2020. Outre les surcapacités potentielles, la fraude représente un problème significatif: certains constructeurs ayant obtenu des subventions sur la base de véhicules invendus ou inutilisables. Suite à cela, le gouvernement chinois a introduit une réglementation plus stricte, comme des exigences de normes technologiques plus élevées, pour réduire la liste des modèles éligibles.

Nous considérons la construction automobile comme un secteur solide, en raison de sa capitalisation, de son intensité en technologie et du potentiel de croissance du marché chinois de voitures. Notre stratégie de couverture reste ouverte, mais nous sommes plus prudents à l'égard des joint-ventures et encore plus à l'égard des constructeurs de marques domestiques. Quand nous étudions les demandes de couverture, nous basons nos décisions principalement sur la position de trésorerie et la rentabilité.

La majorité des fournisseurs d'éléments essentiels (moteurs et pièces connexes) en Chine sont des entreprises à capital étranger et de nombreux grands noms sont présents, par ex. Bosch, Continental, Magna, ZF Friedrichshafen, Delphi, etc. Le segment des pièces non essentielles (éclairage, compteurs, sièges, essieux, pneumatiques, etc.) est composé d'une grande variété de fabricants. Considérant les actuelles politiques anti-dumping contre les entreprises chinoises qui pourraient conduire à des obstacles à l'exportation, lorsque nous évaluons ce segment nous examinons surtout dans quelle mesure les entreprises sont axées sur l'exportation. Nous examinons également qui sont les clients des fournisseurs - par ex. une grande marque comme Volkswagen ou Ford - et si les éléments fournis sont des pièces essentielles comme les moteurs ou les essieux, et si un brevet ou une technique spéciale sont impliqués. Nous sommes extrêmement attentifs s'agissant des petites entreprises de ce segment, en raison de leur faible capitalisation qui peut constituer un risque de faillite. Contrairement à d'autres manufactures, les entreprises de ce segment peuvent avoir des difficultés à obtenir un financement bancaire.

En moyenne, les délais de paiement des constructeurs et des sous-traitants sont d'environ 90-120 jours. Dans le segment des concessionnaires, le nombre moyen de jours de crédit est de 40-60 environ. La pression sur la trésorerie des acheteurs étant croissante, nous nous attendons à un allongement des conditions de paiement à l'avenir.

L'historique de paiement a été satisfaisant au cours des deux dernières années et les cas de non-paiement ne devraient pas augmenter dans les prochains mois. Le taux de faillites dans la construction automobile est faible par rapport aux autres secteurs économiques et le nombre de défaillances d'entreprises ne devrait pas augmenter en 2017.

Secteur automobile chinois

Points Forts

Le secteur est soutenu par le gouvernement

La hausse des revenus et l'expansion de l'urbanisation vont stimuler la demande

Les grands acteurs du marché sont financièrement solides Il s'agit généralement de grandes corporations soutenues par l'État ou de joint-ventures avec des multinationales



Points Faibles

La hausse des coûts des matières premières et des salaires va faire pression sur les profits du secteur

Litiges commerciaux potentiels entre grandes économies

Les restrictions au trafic routier et les règlements environnementaux pourraient avoir un impact négatif sur le marché

Source: Atradius

France

- Le rebond des ventes et de la production se poursuit
- Délais de paiement: 60 jours en moyenne
- Importants défis en vue pour le segment des fournisseurs



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

Avec plus de 101,5 milliards d'euros de revenus, l'automobile est le second plus important secteur manufacturier français, derrière le secteur agroalimentaire. La concentration y est très forte, puisque l'automobile représente 11,7% du chiffre d'affaires du secteur manufacturier français, mais seulement 0,87% des entreprises manufacturières. Les deux principaux constructeurs automobiles français, PSA et Renault, s'adjugent à eux seuls 80% environ des revenus du secteur. Au niveau national, le secteur automobile français représente environ 200.000 emplois, mais ce chiffre a diminué au cours des dix dernières années en raison de l'automatisation et des délocalisations de la production à l'étranger.

Selon l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA), la production française de véhicules a augmenté de 5,6% en 2016, tandis que les immatriculations domestiques

ou les ventes de véhicules neufs augmentaient de 5,7%. Les constructeurs automobiles français, dont la part de marché est de 53% en France, ont vu leurs ventes grimper de 5,1% grâce à la croissance de la demande domestique et internationale.

Au premier semestre 2017, cette robuste performance s'est maintenue, les ventes domestiques de véhicules ayant augmenté de 3%. Le marché des véhicules utilitaires a bien performé, en partie grâce au rebond du secteur de la construction. La production domestique française de voitures est attendue en hausse de 5% en 2017. Les revenus des fabricants de pièces détachées et de composants pour l'automobile devraient également croître de 2,5% en 2017, après une hausse de 3,3% en 2016.

En 2016, les marges des sous-traitants du secteur ont bénéficié de la baisse des prix des matières premières. Cependant, nous

France: Secteur de l'automobile.

	2016	2017.	2018 prév.
Croissance du PIB (%)	1,1	1,5	1,6
Croissance de la valeur ajoutée du secteur (%)	4,4	5,4	0,3
Part du secteur dans l'économie nationale (%)	0,6		
Croissance moyenne du secteur au cours des 3 dernières années (%)	5,8		
Croissance moyenne du secteur au cours des 5 dernières années (%)	0,6		
Degré de vocation à l'exportation	élevé		
Degré de concurrence	élevé		

Sources: Macrobond, Oxford Economics, Atradius

pensons que cette tendance positive va s'essouffler, car les prix des métaux devraient à nouveau augmenter en raison d'une diminution des capacités mondiales de production et du dynamisme actuel de la demande. Les marges des fournisseurs sont structurellement sous pression, les constructeurs automobiles profitant de leur puissance pour exiger à la fois une plus grande productivité et des prix plus bas.

Le facteur clé de la préservation d'une croissance profitable du segment des fournisseurs est leur capacité à rester près de leurs acheteurs, c'est-à-dire de suivre les grands constructeurs automobiles à l'étranger, car les fabricants d'équipements d'origine (les OEM) exploitent des marchés dynamiques et/ou délocalisent leurs installations de production vers des pays où les coûts de production sont moindres (par ex. en Europe orientale, en Turquie, au Maroc).

Toutefois, outre la question ci-dessus, le passage à des moteurs plus respectueux de l'environnement exige des investissements considérables en machines et en R&D et d'importants achats de matières premières pour un segment déjà fortement dépendant du financement bancaire, tant à court terme qu'à long terme. Si les banques étaient plutôt réticentes dans le passé à fournir du crédit au sous-secteur des fournisseurs de l'automobile, depuis 2016 la reprise en cours favorise une facilitation de l'accès aux prêts bancaires.

Le segment français des fournisseurs est actuellement dans une bien meilleure situation qu'il y a cinq ans, et les perspectives à court terme sont plutôt favorables. Mais comme certaines questions structurelles majeures persistent (faible capitalisation, besoins importants de fonds de roulement, exigences d'investissements impliquant un endettement et des besoins de financement élevés, le tout combiné à une forte concurrence et à la

pression sur les prix), tout fléchissement de la demande à l'avenir pourrait gravement affecter les fournisseurs, surtout ceux qui sont lourdement endettés et positionnés dans les maillons inférieurs de la chaîne de valeur.

En moyenne, les paiements dans le secteur français de l'automobile se font à 60 jours (fin de mois). Les paiements sont rapides et il y a peu de retards prolongés. Les retards de paiement ont diminué au premier semestre 2017 et nous ne prévoyons pas de changement fondamental dans les prochains mois. Selon nous, les faillites dans le secteur devraient diminuer en 2017. Le taux de défaut de paiement dans le secteur est conforme à la tendance générale des entreprises françaises, dont le taux de faillites devrait diminuer de 5% cette année.

Au vu des solides performances de 2016 et des perspectives économiques positives pour 2017, notre politique de couverture du secteur français de l'automobile reste ouverte. Cependant, comme pour les années précédentes nous continuons à surveiller de très près certains opérateurs peu solides qui se situent au deuxième ou troisième rang de la chaîne de sous-traitance, notamment les petites entreprises de fonderie, de petites pièces d'emboutissage et/ou produisant des pièces à faible valeur technologique. Les entreprises de ces segments sont en effet exposées à des risques élevés car la tendance à délocaliser la production à l'étranger et la forte concurrence des entreprises étrangères ont conduit à des surcapacités. Nous suivons aussi de très près l'évolution des marges des entreprises du segment des fournisseurs, surtout dans le but de repérer les entreprises vulnérables.

Secteur français de l'automobile



Points Forts

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

Connaissances technologiques

Soutien du gouvernement français
au moyen de fonds publics (Banque
publique d'investissement - BPI)



Points Faibles

Surcapacités et marges faibles dans
certains segments

Manque d'attractivité pour les fonds
privés

Source: Atradius

Italie

- Le rebond des ventes et de la production se poursuit
- Les marges de rentabilité des entreprises devraient rester stables
- Le taux de faillites devrait se stabiliser en 2017.



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

En 2016, le secteur italien de l'automobile a poursuivi sa reprise, affichant une hausse confortable de sa production de 8,8% en glissement annuel, selon l'OICA (Organisation internationale des constructeurs de véhicules à moteur). Ce sursaut est dû à la croissance de la demande domestique et au dynamisme des exportations (64% des véhicules produits en 2016 ont été vendus à l'étranger). Le rebond de la demande domestique est suscité principalement par une modeste reprise économique, combinée à la faiblesse des taux d'intérêt, aux prix bas du carburant, à un accès plus facile au crédit à la consommation et aux campagnes promotionnelles attractives des constructeurs automobiles.

Les immatriculations ou les ventes de nouveaux véhicules ont augmenté de 18,8%, atteignant 2 millions d'unités, d'après l'Association européenne des constructeurs automobiles (ACEA). En 2017 la croissance s'est maintenue, les immatriculations de voitures particulières augmentant de 8,1%, tandis que celles des utilitaires grimpaient de 7,8% d'une année sur l'autre de janvier

à mars 2017. Les perspectives pour le deuxième semestre 2017 et le début de 2018 restent favorables, car il reste encore un potentiel de future croissance des ventes de véhicules neufs destinés à remplacer les modèles obsolètes: 47% des voitures en Italie ne satisfont toujours pas aux normes d'émissions Euro 4, et la moyenne d'âge du parc de véhicules est de 10,4 ans.

Pourtant, malgré la croissance, tant la production que les ventes domestiques stagnent au-dessous des niveaux d'avant la crise (en 2008, plus de 2,4 millions de voitures avaient été vendues). Le sursaut de la production et des immatriculations constaté depuis 2014 doit être apprécié à l'aune des baisses brutales enregistrées entre 2009 et 2013. Parallèlement, la reprise économique en Italie reste modeste (le PIB devrait croître de 1,1% en 2017 et de 1% en 2018) et le moral des entrepreneurs et la confiance des consommateurs sont susceptibles d'être affectés par l'incertitude politique potentielle et les doutes concernant la stabilité du système financier.

Italie: Secteur de l'automobile.

	2016	2017.	2018 prév.
Croissance du PIB (%)	0,9	1,1	1,0
Croissance de la valeur ajoutée du secteur (%)	6,4	10,1	1,8

Part du secteur dans l'économie nationale (%)	0,9
Croissance moyenne du secteur au cours des 3 dernières années (%)	12,4
Croissance moyenne du secteur au cours des 5 dernières années (%)	3,7
Degré de vocation à l'exportation	élevé
Degré de concurrence	très élevé

Sources: Macrobond, Oxford Economics, Atradius

Du fait du déclin très prononcé de la production et des ventes de voitures avant 2014, les marges de rentabilité de nombreux constructeurs et fabricants de pièces détachées italiens ont diminué. Les petites entreprises, notamment, ont vu leurs ratios de fonds propres, leur solvabilité et leur trésorerie s'affaiblir. Grâce à la reprise, les entreprises sous-traitantes survivantes ont constaté un accroissement de leurs marges de rentabilisé, lesquelles devraient rester stables en 2017.

En moyenne, les délais de paiements dans le secteur italien de l'automobile varient de 60/90 à 120/150 jours en fonction de l'acheteur final; ils dépendent aussi de la possibilité ou non de satisfaire les besoins en fonds de roulement auprès des banques ou des fournisseurs. Les paiements sont généralement plus rapides si l'acheteur final est une société étrangère. L'historique de paiement a été satisfaisant au cours des deux dernières années et les cas de non-paiement ne devraient pas augmenter dans les prochains mois. Le taux de faillites est faible par rapport aux autres secteurs économiques et le nombre de défaillances d'entreprises devrait se stabiliser en 2017.

Considérant les bonnes performances du secteur en 2016 et les perspectives encore favorables pour 2017, nous avons relevé la notation des performances du secteur automobile de «Correct» à «Bon» au début de 2017. Notre politique de couverture de ce secteur est généralement ouverte. Notre approche est plus prudente à l'égard des fabricants de composants, dont le pouvoir de négociation est faible face aux constructeurs automobiles, et des distributeurs/ grossistes de pneumatiques en raison de la concurrence accrue et du processus de concentration en cours dans ce segment.

Secteur italien de l'automobile



Points Forts

Forte internationalisation

Le taux de faillites est faible par comparaison avec les autres secteurs économiques



Points Faibles

Les coûts élevés de la main-d'œuvre affectent les marges

La croissance économique reste modeste

Source: Atradius

Royaume-Uni

- Des performances encore robustes, mais les conséquences du Brexit pèsent lourd
- La volatilité de la monnaie est problématique
- Délais de paiement: 60 jours en moyenne



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'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA), en 2016 le secteur automobile britannique a enregistré son plus haut niveau de production depuis 1999 avec 1.816.622 véhicules produits par les 15 constructeurs nationaux, soit une hausse de 8,0% d'une année sur l'autre. D'après l'Association européenne des constructeurs automobiles (ACEA), les immatriculations de voitures neuves ont augmenté de 2,3% et celles de véhicules utilitaires de 1,2% en 2016. L'an dernier, un nombre record de voitures (1.354.216) ont été exportées par le Royaume-Uni, soit 75% du total de la production. Au deuxième semestre 2016, la croissance des exportations a été soutenue principalement par la dépréciation de la livre, dans le sillage du référendum de juin 2016 sur le Brexit. Les exportations ont continué à soutenir la croissance de la production automobile au premier semestre 2017 (+0,8% d'une année sur l'autre), d'après la Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT, société des constructeurs et distributeurs automobiles).

La diversité du secteur automobile britannique, qui comprend des producteurs de masse, des constructeurs de voitures de luxe, et des constructeurs spécialisés, est l'un de ses atouts majeurs. Du fait de l'augmentation de la production, la demande des constructeurs automobiles britanniques en composants fabriqués au Royaume-Uni a augmenté ces dernières années. Actuellement, environ un tiers des composants d'une voiture construite au Royaume-Uni est d'origine britannique.

Les robustes performances du secteur automobile britannique lui ont permis jusqu'à présent d'échapper à toute anticipation de ralentissement post-Brexit; à ce jour, la demande est stable et le nombre de faillites n'a pas augmenté. Cependant, d'après la SMMT, les investissements dans le secteur de l'automobile ont fortement diminué au premier semestre 2017, à 322 milliards GBP (367 milliards d'euros), dans le sillage de l'incertitude croissante des entreprises concernant les résultats des négociations

Royaume-Uni: Secteur de l'automobile

	2016	2017	2018 prév.
Croissance du PIB (%)	1,8	1,6	1,4
Croissance de la valeur ajoutée du secteur (%)	4,4	3,0	-2,3

Part du secteur dans l'économie nationale (%)	0,7
Croissance moyenne du secteur au cours des 3 dernières années (%)	6,4
Croissance moyenne du secteur au cours des 5 dernières années (%)	6,3
Degré de vocation à l'exportation	élevé
Degré de concurrence	tés élevé

Sources: Macrobond, Oxford Economics, Atradius

du Brexit. Si la proportion de voitures de luxe et de voitures spécialisées, en particulier, a augmenté ces dix dernières années, ce qui a conduit à une hausse de la demande de pays hors UE, le marché de l'UE représente encore 56% des exportations automobiles britanniques. Un «Brexit dur» (fin de l'accès au marché unique et sortie de l'union douanière) sans période intermédiaire nuirait gravement aux producteurs comme aux fournisseurs. Quitter l'UE pourrait signifier qu'une augmentation des tarifs douaniers rendrait la construction de voitures plus chère au Royaume-Uni.

Avec la réglementation de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), il devrait y avoir une taxe de 10% sur les véhicules et de 4,5% sur les composants. La mise en place de contrôles douaniers entraverait la livraison "juste à temps" des pièces provenant de fournisseurs européens, et induirait des stocks plus élevés donc une augmentation des coûts (en moyenne, les véhicules de fabrication britannique sont composés de 60% de pièces importées depuis l'Union Européenne).

Outre les possibles risques de perturbations commerciales, le secteur perdrait les avantages des fonds de l'UE alloués au secteur pour la recherche et développement. Les constructeurs automobiles étrangers basés au Royaume-Uni pourraient souffrir d'une dégradation de leurs profits et d'une perte de la valeur de leurs actifs.

La volatilité de la monnaie est problématique Si la dépréciation de la livre a favorisé les exportateurs, elle a aussi renchéri le coût des véhicules et composants importés (environ 87% des véhicules vendus sur le marché domestique et 65% des composants automobiles sont importés). Toute hausse significative des coûts à long terme est susceptible d'avoir un impact négatif sur les ventes, à moins que les concessionnaires et les constructeurs n'absorbent une part de cette augmentation, ce qui aurait un impact négatif sur leurs marges. Par ailleurs, en 2018 la croissance du PIB britannique devrait ralentir à 1,4%, ce qui, combiné à l'actuelle incertitude quant à l'issue des résultats des négociations du Brexit et à la hausse de l'inflation, pourrait décourager les ventes domestiques de voitures et affecter les constructeurs et les concessionnaires.

Les paiements dans le secteur automobile britannique se font à 60 jours en moyenne. Nous avons enregistré une hausse des notifications de non-paiement ces derniers mois, principalement dû à l'entrée en procédure collective d'un grand distributeur de voitures fin 2016, négativement affecté par la dépréciation de la Livre Sterling ainsi qu'à des problèmes résiduels.

Par rapport aux autres secteurs économiques britanniques, le taux de faillites du secteur automobile est encore satisfaisant, avec des perspectives stables à court terme.

Pour le moment, notre politique de couverture des risques reste ouverte pour la plupart des segments du secteur automobile britannique considérant les stable performances en matière de faillites ainsi que la robuste demande actuelle de voitures au Royaume-Uni et dans la zone euro. Les véritables implications du Brexit pour le secteur automobile britannique restent, pour le moment, inconnues. Toutefois, nous suivons de très près l'actuel processus de négociations du Brexit, en particulier maintenant que l'article 50 a été activé, car à moyen terme elles auront à coup sûr un impact sur le secteur automobile britannique. Nous demandons régulièrement aux acheteurs et à nos clients des informations de gestion, ce qui nous permet d'analyser efficacement les changements intervenant dans la dynamique du risque et d'agir en conséquence le cas échéant.

Secteur automobile britannique



Points Forts

Forte demande domestique et mondiale

Excellence de l'ingénierie

De nombreux constructeurs automobiles britanniques ont procédé à une restructuration après la crise financière de 2008 et sont donc financièrement plus résilients



Points Faibles

Fort levier d'exploitation qui amplifie les gains et les pertes, rendant les gains sensibles aux ventes

Pénurie de compétences

Le Brexit a suscité un sentiment d'incertitude chez les entrepreneurs et les consommateurs

Source: Atradius

États-Unis

- Après le pic de 2016, les ventes de voitures ont commencé à ralentir
- Un réajustement de la taxe aux frontières affecterait gravement le secteur
- Délais de paiement: 30 à 60 jours en moyenne



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

Depuis son grave déclin des années 2009/2010 déclenché par la crise mondiale du crédit, le secteur automobile américain progresse régulièrement. Selon l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA), en 2016 la production américaine de véhicules a augmenté de 0,8% en glissement annuel, atteignant 12,2 millions d'unités. Les immatriculations ou ventes de véhicules neufs ont enregistré une légère croissance (+0,1%), à 17,9 millions d'unités.

La production et les ventes de SUV (véhicules 4x4) et de camions ont continué à croître au premier semestre 2017. Le marché américain des voitures particulières petites et moyennes semble avoir déjà atteint son niveau maximal, malgré la forte confiance des consommateurs, un accès au crédit facilité, des prévisions de croissance du PIB de 2,2% pour 2017 et un prix du carburant à un niveau parmi les plus bas depuis 2003. Les raisons du déclin des ventes sont multiples: la durée de vie des voitures a augmenté, passant d'une moyenne de 8,4 ans en 1995 à une moyenne

de 11,4 ans en 2014, la surabondance de véhicules d'occasion presque neufs, le développement des services de covoiturage associé à un regain d'intérêt pour la vie en milieu urbain, et l'accumulation des stocks, qui seraient à leur plus haut niveau depuis plus de cinq ans. Au premier semestre 2017, les ventes de voitures ont décliné d'environ 2% d'une année sur l'autre et l'importance des stocks pourrait être préjudiciable aux marges de rentabilité à court terme des entreprises; la production devrait rester relativement stable en 2017, tandis que la baisse des ventes a amené les concessionnaires à offrir de plus en plus d'importants rabais. Du fait de la baisse des ventes, les constructeurs ont commencé à s'adapter pour passer d'un contexte de croissance à une situation de marché stationnaire, par ex. en commençant à supprimer des emplois.

Outre le risque potentiel d'une baisse persistante des ventes qui pourrait affecter les marges des entreprises tout le long de la chaîne de valeur, la politique économique de l'administration

États-Unis Secteur de l'automobile

	2016	2017	2018 prév.
Croissance du PIB (%)	1,6	2,2	2,4
Croissance de la valeur ajoutée du secteur (%)	3,4	0,3	0,3

Part du secteur dans l'économie nationale (%)	1,0
Croissance moyenne du secteur au cours des 3 dernières années (%)	6,1
Croissance moyenne du secteur au cours des 5 dernières années (%)	6,7
Degré de vocation à l'exportation	élevé
Degré de concurrence	élevé

Sources: Macrobond, Oxford Economics, Atradius

Trump pourrait représenter un défi potentiel supplémentaire, notamment le réajustement annoncé de la taxe aux frontières («BAT» - Border Adjustment Tax) dans le cadre de la réforme de la fiscalité engagée par le gouvernement. Un tel réajustement représenterait un allègement fiscal pour les entreprises américaines exportatrices, mais en même temps il pénaliserait celles qui importent des biens de l'étranger. Cette manœuvre vise avant tout à protéger les emplois américains et à compenser les réductions d'impôts sur les sociétés, mais son impact sur le secteur pourrait s'avérer significatif. Un important acteur du secteur américain de l'automobile s'est publiquement prononcé contre l'introduction d'un BAT, affirmant que cela aboutirait à une augmentation des prix de vente des voitures et des camions qui pourrait s'élever de 2.000 à 3.000 USD par véhicule. Un BAT pourrait avoir un effet négatif sur les ventes de voitures et affecter les marges de la plupart des constructeurs et fournisseurs. Il en va de même pour des droits de douane de 20 ou 30% appliqués sur les biens provenant du Mexique: la reconstitution de capacités de production aux États-Unis aurait un coût très élevé. En effet, comme la production domestique de petites voitures n'est économiquement plus rentable pour les constructeurs américains, la délocalisation de cette production vers des pays comme le Mexique est inévitable.

Les constructeurs de voitures américains sont généralement très endettés, car l'automobile est un secteur à forte intensité en capital. L'accès au financement externe s'est régulièrement amélioré depuis la crise du crédit de 2008, grâce à l'assouplissement des conditions commerciales, au desserrement des marchés de capitaux traditionnels, et à l'accès au financement via des programmes soutenus par le gouvernement. En général, les banques accordent assez facilement des prêts aux entreprises du secteur.

La durée moyenne des paiements dans le secteur automobile américain est de 30-60 jours. Le comportement de paiement dans ce secteur a été satisfaisant au cours des deux dernières années. Le nombre de retards de paiement, de non-paiements et de faillites n'a pas augmenté en 2016 ni au premier semestre 2017. Considérant les perspectives de stabilité des performances, le taux de faillites devrait rester inchangé.

Si le secteur a enregistré un certain ralentissement au premier semestre 2017, les constructeurs automobiles sont maintenant en meilleure position pour faire face à toute dégradation des conditions de marché, grâce aux diverses mesures de restructuration/ réduction des coûts prises pendant la récession qui a suivi la crise de 2008. Pour autant qu'aucun scénario défavorable (chute brutale des ventes/ politiques économiques préjudiciables) ne se matérialise, nous pensons que les marges brutes des constructeurs automobiles resteront stables dans les prochains mois.

Vu l'allure généralement satisfaisante des principaux indicateurs et la situation favorable en termes de sinistres, nous continuons à évaluer le risque crédit et les performances des entreprises du secteur automobile comme «Bons» et notre politique de couverture à son égard reste ouverte. L'un des problèmes auxquels nous sommes confrontés est qu'un grand nombre d'entreprises du secteur, n'étant pas des sociétés cotées, elles ne sont pas tenues de publier leurs états financiers. Par conséquent, nos besoins en communications et informations financières sont très importants.

Secteur automobile américain



Points Forts

Perspectives économiques favorables et forte demande

La faiblesse persistante des prix du carburant stimule la demande

De nombreux constructeurs automobiles américains ont procédé à une restructuration après la crise financière de 2008 et sont donc financièrement plus résilients



Points Faibles

Incertitude accrue quant à l'évolution future de la politique économique

Le dollar fort freine les performances des exportations

Source: Atradius

Performances du marché en bref

Allemagne

- Dans certains segments, les fournisseurs pourraient être confrontés à une augmentation du risque crédit à l'avenir
- La solvabilité est robuste, mais les marges ont diminué
- Le comportement de paiement a été bon au cours des deux dernières années



La production et les ventes de véhicules en Allemagne ont continué à progresser en 2016 et au premier semestre 2017; sur cette dernière période, les immatriculations domestiques de voitures particulières enregistrent une hausse de 3% d'une année sur l'autre. Cependant, le scandale du «dieselgate» et les allégations d'entente entre grands constructeurs ont accru l'incertitude au sein du secteur.

Les fournisseurs allemands de l'automobile continuent à enregistrer des profits corrects et, dans l'ensemble, ils jouissent d'une solvabilité et d'une trésorerie solides. Toutefois, les marges ont diminué au cours des dernières années du fait de la hausse des coûts des matières premières et des salaires, d'une concurrence accrue et de la pression sur les prix de vente. Parallèlement, les fournisseurs doivent investir dans des filiales de production/construction mécanique à l'étranger afin d'être près des OEM (original equipment manufacturers - fabricants de l'équipement d'origine) qui ont se sont délocalisés à l'étranger.

Cela étant, le sous-secteur des fournisseurs compte un grand nombre de petites sociétés dont le risque commercial et de crédit pourrait augmenter à l'avenir, en raison de leur faible pouvoir de négociation face aux OEM, ou si les OEM cessaient de leur passer des commandes (delisting). En outre, la concurrence est féroce dans certains segments. Plus de 50% des fabricants de châssis et de fournisseurs de composants électroniques génèrent des revenus inférieurs à 50 millions EUR. De nombreuses petites entreprises éprouvent des difficultés à financer les investissements nécessaires à leur croissance ou pour s'élever dans la chaîne de valeur. D'importants investissements en recherche et développement sont indispensables pour rester compétitif face à l'évolution des technologies: moteurs électriques, conduite connectée, véhicules autonomes, etc. Pour se procurer les investissements nécessaires, la taille est un critère de plus en plus

important. C'est pourquoi un processus de concentration est en cours en Allemagne dans le segment des fournisseurs, tandis que des entreprises technologiques spécialisées entrent sur le marché de l'automobile.

De plus, cette évolution s'accélère du fait que les performances du marché de l'automobile dépendent fortement de facteurs volatiles, comme les développements politiques et économiques mondiaux (dépenses des ménages et comportements de consommation), les prix des matières premières et les taux de change.

Nous avons constaté un bon comportement de paiement au cours des deux dernières années dans le secteur, sans augmentation du nombre de notifications de non-paiement depuis un an.

Cependant, l'actuelle baisse des ventes de véhicules Diesel en Allemagne et en Europe se poursuit. Il ne peut pas être exclu que certains fournisseurs de pièces pour véhicules Diesel (tels que les pompes à injection, systèmes de filtres, systèmes de transmission, boîtes de vitesse et systèmes d'échappement) fassent face à des problèmes de liquidité et de paiement dans les prochains mois.

Considérant la vulnérabilité structurelle des petits fournisseurs, nous attribuons au secteur de l'automobile allemand la notation «Correct». Notre politique de couverture reste raisonnablement souple, comme en 2015 et 2016, surtout à l'égard des grands fournisseurs bien établis qui bénéficient généralement d'un accès aisé aux marchés de capitaux et dont le risque de défaut est très faible.

Japon

- Les ventes domestiques continuent à décliner
- Les marges de rentabilité des constructeurs ont diminué en 2016
- Les délais de paiement vont de 30 à 60 jours pour les constructeurs



Le secteur automobile japonais est confronté à un déclin des ventes domestiques dû aux questions démographiques (diminution de la population et part croissante des seniors) ainsi qu'à des hausses d'impôt appliquées en 2014 (taxe sur la consommation) et 2015 (taxe sur les véhicules légers). Une autre hausse de la taxe sur la consommation est prévue pour octobre 2019.

Les marges des constructeurs automobiles japonais se sont légèrement dégradées pendant l'exercice 2016, en raison de l'appréciation du yen et de la demande plus faible de l'Amérique du Nord. Cependant, dans le cadre de l'accord commercial UE-Japon, l'UE devrait éliminer les droits de douane sur les importations de voitures, ce qui conduira probablement à une amélioration des revenus des constructeurs automobiles japonais à partir de 2019.

Le secteur nécessite des dépenses élevées en capital, mais dans l'ensemble les constructeurs automobiles japonais ne sont pas excessivement endettés. Vu les performances satisfaisantes des entreprises du secteur, les banques leur accordent en général volontiers des prêts assortis de bonnes conditions de financement, une situation également encouragée par la faiblesse des taux d'intérêt. En outre, le gouvernement japonais encourage les banques à soutenir les entreprises qui ont d'importants besoins de financement.

La durée moyenne des paiements dans le secteur automobile japonais est d'environ 30 jours pour les concessionnaires, 30-60 jours pour les constructeurs et 60-90 jours pour les grossistes. Le comportement de paiement dans ce secteur a été très

bon au cours des deux dernières années. Le nombre de paiements en retard, de non-paiements et de faillites est très faible, et le climat des affaires devant rester stable et les banques étant enclines à prêter des capitaux, aucune détérioration n'est prévue dans les prochains mois. Toutefois, le grand équipementier automobile Takata Corporation a récemment fait faillite (voir ci-dessous).

Au vu des indicateurs généralement positifs, nous considérons que le risque de crédit et les performances du secteur de l'automobile sont stables; notre politique de couverture reste donc largement ouverte pour les grands constructeurs et ouverte pour les fournisseurs de pièces détachées et les grossistes. Cependant, dans ces derniers segments nous avons adopté une approche plus prudente à l'égard des petites entreprises, dont la situation financière est souvent moins solide que celles des gros opérateurs; elles sont aussi plus vulnérables aux changements brusques du climat du marché. Nous sommes également plus circonspects à l'égard des concessionnaires, en raison des résultats médiocres du marché automobile domestique.

En outre, la prudence reste de mise en ce qui concerne les entreprises qui étaient liées à Takata Corporation, l'équipementier qui a déposé le bilan au Japon et aux États-Unis après avoir été contraint de rappeler des dizaines de millions de voitures aux États-Unis en raison d'airbags défectueux. Takata va poursuivre l'opération mondiale de rappel des airbags, mais s'il devait se trouver à court d'actifs financiers, certains constructeurs automobiles et fournisseurs pourraient être contraints de couvrir les frais restants.

Espagne

- Production et immatriculations toujours en hausse
- Délais de paiement: 60 jours en moyenne
- Excellentes perspectives de performances



L'automobile est un secteur clé de l'économie espagnole. L'Espagne est le deuxième constructeur automobile européen derrière l'Allemagne, et le neuvième mondial. L'automobile représente 20% du total des exportations espagnoles, et 85% de la production nationale est destinée à l'étranger. Neuf grands OEM (fabricants d'équipements d'origine) sont actifs en Espagne où ils exploitent au total 17 usines. Les investissements prévus dans de nouvelles installations industrielles pour développer la production de nouveaux modèles tant conventionnels qu'électriques s'élèvent à EUR 10 milliards, avec des investissements annuels moyens d'environ EUR 1,7 milliard. Le sous-secteur des concessionnaires automobiles joue un rôle important dans les performances du secteur, puisqu'il représente plus d'un millier d'entreprises, 330.000 employés et génère un chiffre d'affaires de plus de EUR 32 milliards en 2016.

Le secteur automobile espagnol bénéficie depuis ces dernières années d'un contexte de forte demande mondiale. Entre 2012 et 2016, la production automobile domestique a enregistré un taux de croissance cumulé de 45%. L'an dernier, la production a augmenté de 5,6% d'une année sur l'autre, pour atteindre environ 2,9 millions d'unités, selon l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA). Les perspectives pour 2017 restent favorables, grâce à une croissance en ligne avec celle de l'économie espagnole et une production qui devrait atteindre plus de 3 millions d'unités.

Dans le sillage du rebond survenu après la crise économique, les ventes domestiques de voitures enregistrent des augmentations chaque année depuis 2012, favorisées par le dynamisme de la consommation des ménages et la diminution du chômage, l'accès facilité des consommateurs au financement bancaire et les mesures gouvernementales de soutien au renouvellement des parcs de véhicules et à l'achat de modèles électriques.

Les entreprises espagnoles du secteur automobile ont affiché une marge de rentabilité satisfaisante au cours des 12 derniers mois et cette situation devrait perdurer en 2017. Si les besoins en financement externe sont généralement élevés dans ce secteur, les banques se montrent disposées à lui fournir du crédit, aussi bien pour du financement à court terme (gestion de la trésorerie) que pour du crédit à long terme (financement des dépenses en capital).

En moyenne, les délais de paiement dans le secteur automobile espagnol sont d'environ 60 jours. L'historique des paiements est satisfaisant et le nombre de paiements en retard n'a pas été excessivement élevé ces dernières années. Les notifications de non-paiement sont peu nombreuses et vu les perspectives toujours positives pour les performances du secteur, elles ne devraient pas augmenter dans les prochains mois. Le taux de faillites dans le secteur est faible et cette situation ne devrait pas changer en 2017.

Notre politique de couverture reste ouverte, considérant la faible ratio de sinistres, le bon comportement de paiement et les atouts du secteur: une solide base industrielle bénéficiant d'une position de leader au niveau international, des usines de production flexibles, un segment de fournisseurs industriels fort et innovant, la disponibilité de travailleurs hautement qualifiés pour un coût compétitif, ainsi que d'importants investissements publics et privés.

Performances du marché en un coup d'œil

Belgique



- Le secteur automobile belge représente 1% du PIB du pays. Si la production a légèrement diminué en 2016 (-2,4% à environ 400.000 unités), les immatriculations ou ventes de véhicules neufs ont augmenté de 8,1% en glissement annuel en 2016, et devraient croître à nouveau en 2017 (les immatriculations de voitures particulières neuves ont augmenté de 4% en glissement annuel au premier semestre 2017, d'après l'association belge de l'automobile (FEBIAC).
- Outre plusieurs grandes usines d'assemblage, la Belgique héberge un grand nombre d'entreprises axées sur l'exportation fabriquant des composants à haute valeur ajoutée, dont les opportunités commerciales sont bonnes vu l'accroissement de la demande mondiale en électronique automobile et en technologies sophistiquées. Cela étant, l'importance croissante du Big Data et de la technologie/ électronique embarquée, ainsi que le processus mondial de concentration du secteur, devraient conduire à moyen terme à davantage d'opérations de fusion et acquisition de fournisseurs de composants automobiles belges.
- Les marges de rentabilité du secteur automobile belge sont généralement satisfaisantes et devraient rester stables en 2017. Si de nombreuses entreprises sont endettées à long terme, les banques ne sont pas réticentes à apporter leur soutien.
- Le comportement de paiement dans le secteur a été bon au cours des deux dernières années et le nombre de retards de paiement et de faillites est faible. Les retards de paiement et les faillites d'entreprises diminuent depuis fin 2016, et nous ne prévoyons pas de dégradation dans les prochains mois.
- Nous évaluons le risque crédit et les performances des entreprises du secteur automobile belge comme «Bons» et notre politique de couverture reste ouverte pour tous les sous-secteurs.

République tchèque



- L'industrie automobile tchèque, qui représente plus de 7% du PIB et plus de 20% des exportations (principalement vers les pays de l'UE), joue un rôle central dans l'économie du pays. La République tchèque héberge trois constructeurs automobiles majeurs: Škoda, Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) et le coréen Hyundai. Les sous-traitants locaux sont nombreux et les industries sidérurgiques, métallurgiques et des plastiques du pays sont à la merci des performances du secteur automobile.
- Selon l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA), en 2016 la production de voitures a augmenté de 8,3%, atteignant plus de 1,3 million d'unités. Les trois grands constructeurs ont accru leur production, et celle-ci a encore augmenté au premier semestre 2017. Les perspectives restent favorables, principalement grâce à la robuste demande des pays de la zone euro.
- Le dynamisme des ventes a permis aux constructeurs de préserver la stabilité de leurs marges de rentabilité, qui devraient se maintenir à leur niveau actuel dans les prochains mois. Le comportement de paiement dans le secteur est généralement bon, le nombre de notifications de non-paiement est faible et cette situation ne devrait pas changer dans les prochains mois. Le taux de faillite du secteur devrait rester faible. Les fournisseurs bénéficient généralement de contrats à long terme prévoyant des conditions de paiement, des volumes et des marges stables, et les banques ne rechignent pas à accorder des prêts aux entreprises.
- Considérant l'accroissement des commandes, la hausse des recettes et le faible nombre de défauts de paiement et de faillites dans ce secteur, notre politique de couverture reste ouverte.

Pays-Bas



- Le secteur automobile néerlandais, qui représente 0,4% du PIB du pays, ne contribue que modestement à l'économie des Pays-Bas. VDL Nedcar et DAF Trucks sont en effet les deux seuls constructeurs de voitures/camions actifs aux Pays-Bas. Selon l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA), la production a augmenté de 0,7% en 2016, atteignant 44.400 unités. Au premier semestre 2017, les immatriculations de voitures particulières neuves ont grimpé en flèche de 19,9% d'une année sur l'autre après une hausse déjà forte de 14,7% en 2016, tandis que les immatriculations de véhicules utilitaires enregistraient une augmentation de 3,6% sur la même période. Les solides performances économiques enregistrées en 2017 permettent d'escompter des perspectives favorables pour 2018.
- Depuis la crise économique de 2019, le nombre de concessionnaires s'est considérablement réduit dans le pays. Récemment, une opération de consolidation a eu lieu sur le marché de gros des pièces détachées pour l'automobile, et seuls restent deux acteurs majeurs, Sator-LKQ et Auto-Binck-PartsPoint.
- Les marges de rentabilité du secteur automobile néerlandais sont généralement satisfaisantes et devraient rester stables en 2017. La plupart des entreprises ne sont pas excessivement endettées et les banques se montrent disposées à accorder des prêts au secteur.
- Le comportement de paiement dans le secteur a été bon au cours des deux dernières années et le nombre de retards de paiement et de faillites est faible. Les faillites d'entreprises diminuent depuis fin 2016, et nous ne prévoyons pas de dégradation dans les prochains mois.
- Les performances globalement positives du secteur nous permettent de maintenir une stratégie de couverture ouverte, mais au cas par cas.

Suède



- Le secteur automobile suédois est dominé par Volvo Cars pour le segment des voitures particulières et par Volvo AB et Scania AB pour le segment des camions. Ces sociétés, qui sont avant tout axées sur l'exportation (plus de 85% de la production part à l'étranger), tiennent largement entre leurs mains les performances des petits fournisseurs et sous-traitants suédois.
- Selon l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA), en 2016 la production de voitures a augmenté de 8,7% à 205.000 unités, et une croissance de 5% de la production est attendue pour 2017. Le PIB suédois devrait croître de 2,5% en 2017 après une hausse de 3,1% en 2016, ce qui soutiendra les ventes domestiques de véhicules.
- Les constructeurs automobiles suédois investissent massivement dans les technologies de véhicules connectés et sont à la recherche de nouvelles idées de développement. En juillet 2017, Volvo Cars a annoncé qu'à partir de 2019 toutes les voitures qui sortiront de ses usines seront des véhicules électriques.
- Les marges de rentabilité du secteur devraient rester stables. La plupart des entreprises devraient pouvoir faire preuve de suffisamment de résilience financière pour faire face à une certaine volatilité de la demande ou aux prix des matières premières. En termes de taux d'intérêt, la situation facilite le service de la dette des entreprises (actuellement, le taux d'intérêt de référence suédois est de -0,5%) et les banques sont disposées à accorder du crédit.
- En fonction de la position des entreprises dans la chaîne d'approvisionnement, les paiements dans le secteur prennent de 30 à 90 jours. Le nombre de cas de non-paiement et de faillite est faible et cette situation ne devrait pas changer dans les prochains mois.
- Notre politique de couverture est généralement ouverte à l'égard de ce secteur et de tous ses segments, sans restriction. Du fait de sa forte orientation vers l'exportation, le secteur automobile est fortement exposé au risque de change, la majorité des coûts encourus étant facturés en couronnes suédoises. Par conséquent, nous observons si les entreprises prennent les mesures adéquates pour gérer ce risque.

Estimation des performances sectorielles par pays

Septembre 2017

TABLER DES MATIERES

RAPPORT COMPLET

EN BREF

PERFORMANCE DU MARCHÉ

EN UN COUP D'ŒIL

VUE D'ENSEMBLE

PERFORMANCES SECTORIELLES

	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							



Performances sectorielles

Changements depuis juillet 2017

Europe

Autriche

Chimie/Pharmacie



Détérioration d'excellent à bon

Si le secteur pharmaceutique affiche toujours de très bonnes performances, les cas de faillite dans le secteur de la chimie ont légèrement augmenté au cours des 18 derniers mois.

Construction



Détérioration de correct à mauvais

Le taux de faillites dans ce secteur a été élevé pendant les 2-3 dernières années, et les performances des entreprises et la situation de risque crédit ne semble pas s'améliorer en 2017.

Biens de consommation durables



Détérioration de bon à correct

Certains segments comme l'ameublement ou le commerce de gros continuent à enregistrer des performances satisfaisantes, mais l'an dernier le commerce de détail et le segment des appareils électroménagers ont été marqués par une forte augmentation des faillites. Bien que les dépenses des ménages restent dynamiques, des difficultés se profilent à l'horizon, notamment la concurrence de l'e-commerce.

Services financiers



Amélioration de bon à excellent

Malgré un environnement d'affaires devenu plus délicat, les défaillances ont diminué au cours des deux dernières années.

République tchèque

Industrie agroalimentaire



Amélioration de correct à bon

Le secteur bénéficie de la forte demande des ménages et de prix de vente plus élevés qui ont amélioré les revenus des entreprises.

Irlande

Services financiers



Amélioration de correct à bon

Les performances des entreprises ont continué à s'améliorer dans ce secteur, et depuis le référendum sur le Brexit le secteur espère bénéficier de futurs déménagements d'entreprises financières du Royaume-Uni vers l'Irlande.

Italie

Agriculture



Amélioration de correct à bon

Construction



Amélioration de mauvais à sombre

Machines



Amélioration de bon à excellent

Métallurgie



Amélioration de sombre à correct

Papier



Amélioration de sombre à correct

Sidérurgie



Amélioration de sombre à correct

Les performances des entreprises et la situation en termes de risque crédit dans tous ces secteurs se sont améliorées grâce au rebond de l'économie domestique.

Pologne

Biens de consommation durables



Détérioration de correct à sombre

Le segment de l'électronique grand public est négativement affecté par les actions des autorités fiscales contre les «carrousels TVA», qui peuvent signifier pour les entreprises contrôlées de lourdes dettes fiscales entraînant des problèmes de liquidités et le gel des comptes par le fisc.

Portugal

Automobile



Détérioration de bon à correct

Dans les premiers mois de 2017, on a assisté à la fois à une diminution des achats de voitures et à un déclin des investissements dans les équipements de transport, ce qui a conduit à un sentiment d'incertitude dans le secteur automobile domestique.

Biens de consommation durables



Amélioration de sombre à correct

Électronique/TIC



Amélioration de sombre à correct

Dans ces deux secteurs, les ventes ont augmenté en 2016 ainsi qu'au premier semestre 2017 (mais à un rythme plus lent), grâce à la hausse du revenu disponible et au retour progressif à la croissance économique, ce qui a dynamisé la confiance des consommateurs.

Russie

Agriculture



Détérioration de correct à sombre

Négativement affecté par des intempéries, le secteur s'attend à des récoltes médiocres.

Chimie/Pharmacie



Détérioration de correct à sombre

Le secteur, bouleversé actuellement par un vaste processus de concentration, est négativement affecté par l'insolvabilité potentielle d'un opérateur majeur.

Machines/Ingénierie



Détérioration de sombre à mauvais

Le risque crédit des entreprises de ce secteur a augmenté du fait des répercussions des sanctions imposées par l'UE et les États-Unis.

Slovaquie

Industrie agroalimentaire



Amélioration de correct à bon

Le secteur bénéficie de la forte demande des ménages et de prix de vente plus élevés qui ont amélioré les revenus des entreprises.

Suisse

Construction



Détérioration de correct à sombre

Le nombre de faillites a été élevé en 2016 et il n'y a pas eu d'amélioration significative au premier semestre 2017.

Biens de consommation durables



Détérioration de bon à correct

Si la situation du secteur reste stable dans l'ensemble, le petit électroménager et le commerce de gros et de détail d'articles ménagers est sur une pente descendante.

Papier



Amélioration de mauvais à correct

Bien que le secteur de l'imprimerie connaisse de graves problèmes depuis des années à cause de la numérisation, la situation en matière de faillites s'est généralement améliorée.

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 Crédito y Caución S.A. de Seguros y Reaseguros
159 rue Anatole France CS50118
92596 Levallois Perret Cedex

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