

Paris, le 25 septembre 2006

« Industrie automobile : la demande mondiale est tirée par les nouvelles zones de consommation »

Le point de vue de Yann Lacroix, responsable du département des études sectorielles de la société d'assurance-crédit Euler Hermes SFAC

A l'occasion du Mondial de l'Automobile, qui se tient à Paris du 30 septembre au 15 octobre 2006, la société d'assurance-crédit Euler Hermes SFAC fait le point sur l'industrie automobile mondiale. Yann Lacroix, le responsable du département des études sectorielles, observe que si la demande mondiale est bien orientée, elle est désormais exclusivement tirée par les pays émergents. Les constructeurs américains et européens subissent de plein fouet la concurrence des constructeurs asiatiques, qui continuent de gagner des parts de marché.

1- Conjoncture mondiale

La demande mondiale demeure bien orientée avec une croissance des immatriculations en progression de 3% par an. Mais celle-ci est tirée exclusivement par les nouvelles zones de consommation (principalement Chine et Inde), les marchés traditionnels Alena (principalement les USA, avec un taux d'équipement de plus de 80%) et Européen (taux d'équipement de 58%) étant des marchés plus matures.

La flambée des prix du pétrole a fait évoluer la demande sur une catégorie de véhicules nettement moins gourmand en carburant.

2- La situation dans l'Alena

En raison de l'envolée des prix de l'essence, la demande s'est réorientée sur les modèles de petite et moyenne taille, au détriment des gros 4X4 et SUV dévoreurs de carburant.

Les constructeurs américains spécialisés sur ces gros véhicules ne répondent plus aux besoins de leurs clients et voient leur part de marché se réduire depuis déjà plusieurs années (de 59% de part de marché en 2004 à 55% sur 2006). Ils sont contraints, sous le poids de leurs pertes financières, d'engager de vastes plans de restructuration, portant sur plus de 74 000 personnes avec de nombreuses fermetures d'usine (14 pour Ford et 12 chez GM).

Pour assurer leur pérennité, les constructeurs américains devront massivement investir dans une gamme de modèles plus en adéquation avec les besoins des consommateurs. Mais cela prendra du temps et coûtera cher. Il y a donc peu d'espoir pour eux d'un redressement rapide.

3- En Europe de l'ouest

Le marché est mû par le renouvellement, donc sans réelle croissance. Il subit depuis plusieurs années la montée en puissance des constructeurs japonais (qui profitent d'une parité euro-yen de plus en plus favorable, + 50% depuis 2000) et plus récemment des constructeurs coréens. En 6 ans (2001-2006), les constructeurs européens ont perdu 6 points de part de marché.

La concurrence s'est fortement accentuée et les coûts, avec les hausses de matières premières, se sont accélérés réduisant les marges. Afin de rester compétitifs, de vastes restructurations sont engagées ou sur le point de l'être (ex : 20 000 emplois devraient être supprimés chez Volkswagen en Allemagne, 5 000 postes chez Daimler, une annonce doit être faite par le groupe PSA d'ici le 30 septembre).

4- Le cas français

Après 10 ans de croissance ininterrompue des ventes, nos constructeurs sont depuis 2005 confrontés à une érosion de leur part de marché en Europe (encore -2,5% pour PSA sur le 1^{er} semestre 2006 et l'on peut même parler d'une chute pour Renault : -11,4% en attente des résultats du plan de relance de Carlos Ghosn).

Ce retournement de tendance provient de deux facteurs :

- la réaction commerciale (et produit) de certains constructeurs européens, à l'exemple de Fiat ou Volkswagen,
- la poussée des constructeurs asiatiques (japonais et coréen).

Faute de lancement de nouveaux modèles en 2007, la tendance ne devrait pas s'inverser avant 2008.

5- La filière automobile française affectée d'un bout à l'autre de la chaîne

Depuis 2005, la production du secteur automobile en France s'inscrit en forte baisse : -4% en volume sur 2005 (données Insee) et -6% sur 2006 (prévision Euler Hermes SFAC). Cette baisse est liée bien évidemment à la baisse des ventes en Europe mais également à l'extension des capacités de production dans les zones low cost (PSA en République Tchèque pour produire les 107 et C1, soit 200 000 unités et en Slovaquie pour produire la 207, à raison de 300 000 unités dès 2008 et 450 000 unités en 2010). Renault produira également la prochaine Twingo en Turquie (et non plus à Flins).

Ces transferts de production résultent de choix économiques et stratégiques propres à rétablir la rentabilité des constructeurs, mais fragilisent l'amont de la filière. On observe de nombreuses fermetures de sites industriels chez les équipementiers et sous-traitants. Plus de 7 000 emplois auraient été perdus depuis le début de cette année. Il en résulte également une hausse inquiétante du nombre de défaillances chez les équipementiers : 22 défaillances à fin août sur 12 mois glissants, contre 15 un an plus tôt.

N°1 de l'assurance-crédit en France, Euler Hermes SFAC, filiale du groupe Euler Hermes, contribue au développement rentable des entreprises en garantissant leur poste clients. Sa mission est de prévenir le risque clients, recouvrer les créances impayées et indemniser les pertes subies.

Euler Hermes est le leader mondial de l'assurance-crédit et l'un des leaders de la caution. Avec 5 400 salariés présents dans 45 pays, Euler Hermes offre une gamme complète de services pour la gestion du poste clients. Euler Hermes, filiale d'AGF, membre du groupe Allianz, est coté à Euronext Paris. Le Groupe et ses principales filiales d'assurance-crédit sont notés AA- par Standard & Poor's.

Contacts presse :

Euler Hermes SFAC - Anne-Laure Guignard
01 40 70 54 00
anne-laure.guignard@eulerhermes.com

Ogilvy - Anne-Laure Bellon
01 53 67 12 77
anne-laure.bellon@ogilvy.com

Euler Hermes SFAC : 1, rue Euler 75008 Paris - France - www.eulerhermes.com/france

Réserve : Certains des énoncés contenus dans le présent document peuvent être de nature prospective et fondés sur les hypothèses et les points de vue actuels de la Direction de la Société. Ces énoncés impliquent des risques et des incertitudes, connus et inconnus, qui peuvent causer des écarts importants entre les résultats, les performances ou les événements qui y sont invoqués, explicitement ou implicitement, et les résultats, les performances ou les événements réels. Une déclaration peut être de nature prospective par nature ou le caractère prospectif peut résulter du contexte de la déclaration. En plus, les déclarations de caractère prospectif se caractérisent par l'emploi de termes comme "peut", "va", "devrait", "s'attend à", "projette", "envisage", "anticipe", "évalue", "estime", "prévoit", "potentiel", ou "continue", ou par l'emploi de termes similaires. Les résultats, performances ou événements prospectifs peuvent s'écarter sensiblement des résultats réels en raison, notamment (i) de la conjoncture économique générale, et en particulier de la conjoncture économique prévalant dans les principaux domaines d'activités du groupe Allianz et sur les principaux marchés où intervient la Société, (ii) des performances de marchés financiers, y compris des marchés émergents, (iii) de la fréquence et de la gravité des sinistres assurés, (iv) des taux de mortalité et de morbidité, (v) du taux de conservation des affaires, (vi) de l'évolution des taux d'intérêt, (vii) des taux de change, notamment du taux de change EUR/USD, (viii) de la concurrence, (ix) des changements des législations et des réglementations, y compris pour ce qui a trait à la convergence monétaire ou à l'Union Monétaire Européenne, (x) des changements intervenant dans les politiques des Banques Centrales et/ou des Gouvernements étrangers (xi) des effets des acquisitions (par exemple de la Dresdner Bank AG) et de leur intégration et (xii) des facteurs généraux ayant une incidence sur la concurrence, que ce soit sur le plan local, régional, national et/ou mondial. Beaucoup de ces facteurs seraient d'autant plus susceptibles de survenir, et éventuellement de manière accrue, suite à des actes terroristes.

Les questions abordées dans le présent document peuvent en outre impliquer des risques et des incertitudes dont les sociétés du groupe Allianz sont régulièrement amenées à faire état dans les documents qu'elles soumettent à la Securities and Exchange Commission. Les sociétés du groupe Allianz ne sont pas obligées de mettre à jour les informations prospectives contenues dans le présent document.