

Le Bulletin Économique N°1219

juillet août 2015

Les dossiers

www.eulerhermes.com

L'auto dans tous ses états



Études économiques



EULER HERMES
Our knowledge serving your success*

* Notre savoir au service de votre réussite

A company of **Allianz** 

Sommaire

Études Économiques
Euler Hermes Group

Le Bulletin Économique N° 1219

Les dossiers

Le Bulletin Économique du Groupe Euler Hermes est publié mensuellement par la Direction des Études économiques d'Euler Hermes Group. Il est destiné aux clients d'Euler Hermes Group, mais est aussi disponible sur abonnement pour des entreprises ou organismes extérieurs. Reproduction autorisée sous réserve de mention de la source. Se renseigner auprès de la Direction des Études économiques.

Directeur de la publication et Chef Économiste: Ludovic Subran

Études macroéconomiques et risques pays: Frédéric Andrés, Andrew Atkinson, Ana Boata, Mahamoud Islam, Dan North, Daniela Ordóñez, Manfred Stamer (Économistes pays)

Études sectorielles et défaillances d'entreprises: Maxime Lemerle (Responsable), Farah Allouche, Yann Lacroix, Marc Livinec, Didier Moizo (Conseillers sectoriels)

Support: Matthew Anderson, Irène Herlea (Assistants de recherche)

Conception graphique: Claire Mabile

Crédit photo: Allianz, Thinkstock

Pour tous renseignements: Direction des Études économiques 1, place des Saisons 92 048 Paris La Défense CEDEX – Tél.: +33 (0) 1 84 11 50 46 – Courriel: research@eulerhermes.com ► Euler Hermes Group – Société anonyme à directoire et conseil de surveillance au capital de 14509497 EUR, RCS Nanterre 552 040 594

Impression: Talesca Imprimeur de Talents 27500 Pont Audemer – Dépôt légal juillet août 2015; issn 1 162 – 2 881 ■ *Achevé de rédiger le 5 août 2015*

- 3 **ÉDITORIAL**
- 4 **VUE D'ENSEMBLE**
- 8 **QUELS RISQUES DANS LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE EN 2015 ?**
- 10 **CHINE**
Surchauffe ?
- 12 **ÉTATS-UNIS**
La revanche du 4x4
- 13 **JAPON**
Sur courant alternatif
- 14 **EUROPE**
Ça repart sobrement
- 15 **France**
Branchez la prise !
- 16 **Allemagne**
À quand la grosse berline en partage ?
- 17 **NOUVEAUX ACTEURS : À DOUBLE SENS**
- 17 **Le Brésil et la Russie** en marche arrière
- 17 **L'Inde et la Turquie** accélèrent
- 18 **À LA RECHERCHE DES MARCHÉS AUTOMOBILES DE DEMAIN**
- 18 **L'Indonésie** va rebondir
- 18 **La Thaïlande** continue de caler
- 19 **L'Argentine** ne repart pas
- 19 **Le Venezuela** reste en panne
- 19 **L'Arabie saoudite** garde le rythme
- 19 **L'Iran** veut retrouver sa place
- 19 **Le Maroc** sort des stands
- 19 **Le Nigeria** demain peut être ?
- 20 **NOS PUBLICATIONS**
- 22 **IMPLANTATIONS**

Ubérisez-moi !

LUDOVIC SUBRAN

« *Oui mais pas tout de suite, pas trop vite* » chanterait Juliette Gréco. Pourtant cela va très (trop) vite dans le monde de la disruption. L'utilisateur-contributeur est roi, l'économie du partage ou à la demande, et la transformation numérique - la partie émergée de l'iceberg - sont autant de sources de déroute pour les industries traditionnelles. À l'heure où les NATU (Netflix, Airbnb, Tesla et Uber) surpassent les GAFA (Google, Amazon, Facebook et Apple), où les régulateurs, fiscalistes et autres « structureurs » de l'économie ne savent plus sur quel pied danser, où les *eldorados* émergents profitent de l'avantage de l'arriération (refusant une révolution industrielle classique pour aller directement vers la dernière avancée technologique), la reprise confirmée du secteur automobile pourrait ne pas être de tout repos. Dans notre étude, « L'auto dans tous ses états », nous voyons pourtant que ces phénomènes : la voiture verte, connectée, partagée restent marginaux (pour l'instant). Les facteurs qui donnent le *tempo* du secteur restent très classiques : croissance et pouvoir d'achat des ménages, politique industrielle, investissement et innovation (incrémentale). La Chine par exemple, devenue premier marché mondial de l'automobile devant les États-Unis, fait office de transistor des pertes et profits. Les marchés à potentiel comme le Brésil ou la Russie s'effondrent et il est difficile de voir qui sera le prochain pays à faire rouler au SUV américain, à la compacte japonaise, à la berline française ou allemande. L'Iran fait rêver mais l'ou-

verture du marché sera lente et délicate ; le Venezuela, le Nigeria ou la Thaïlande rappellent aussi que la voiture, c'est très politique. Symbole des classes moyennes par excellence, la voiture reste un besoin assez primaire de mobilité (pourtant absente de la pyramide de Maslow !). Peu importe la qualité des infrastructures de transport, elle devient évidente dès l'arrivée d'un nouveau membre de la famille ou lorsque l'éloignement du travail est trop important. Certes la société d'usage n'en est pas à son coup d'essai avec l'auto : la location, le covoiturage, les taxis (et les voitures avec chauffeur) avaient déjà essayé de perturber l'irrésistible ascension du secteur mais les moteurs de la croissance finissent toujours par se rallumer, quelque part. « *Un piéton est un monsieur qui va chercher sa voiture* » écrivait Frédéric Dard dans les Pensées de San Antonio.

VUE
D'ENSEMBLE

L'auto dans tous ses états

YANN LACROIX, AUTEUR DU DOSSIER SPÉCIAL

En 2015, les secousses économiques du côté des pays émergents ne laissent pas le marché automobile indemne. À l'opposé, les États-Unis et l'Europe se refont et affichent une croissance stable : le pire serait derrière eux. La Chine est la grande inconnue du marché automobile mondial : la lente décélération des ventes automobiles inquiète. Le Brésil et la Russie, en récession, accusent de sérieuses contractions des immatriculations. En Europe, un vent de reprise souffle enfin sur l'automobile après des années difficiles. Aux États-Unis, une fois le sommet retrouvé, le marché devrait s'y stabiliser.

20 pays, 20 marchés : branchez vos GPS !

✓ Les prévisions d'Euler Hermes
par marché

1 > Chine. Après une période euphorique de croissance à + 16 % en 2013 et + 10 % en 2014, le marché ralentit nettement + 3 % en 2015 et 2016 pour tendre vers 21 millions d'unités, entraînant des risques de surcapacités et une pression à la baisse sur les prix de vente.

2 > États-Unis. Le marché a affiché 7 années consécutives de croissance pour retrouver son sommet d'avant crise. Nous anticipons une nouvelle croissance de + 4 % en 2015 à 17,5 millions de véhicules avant une petite baisse de - 1 % en 2016 à 17,35 millions d'unités vendues, toujours à très haut niveau.



3 > Japon. Le marché japonais connaît depuis quelques années de nombreux soubresauts liés à la crise financière de 2008-2009, au tsunami de 2011 et aux effets de la hausse de la TVA en avril 2014. En 2015 le marché affichera une baisse de - 8 % avant de rebondir de + 4 % en 2016 à 5,3 millions d'unités.

4 > Europe. La reprise du marché automobile est largement enclenchée avec une hausse attendue de + 5 % en 2015 et + 4 % en 2016 à plus de 14 millions de véhicules, mais à un niveau toujours nettement inférieur à celui de moyen terme (au cours des années 2000, avant la crise 2008-2009) compris entre 15,5 et 16 millions d'unités. Dès lors la concurrence reste très vive et le niveau de marge encore faible.

■ **Allemagne :** Le marché est attendu en croissance de + 3 % en 2015 et + 1,5 % en 2016 à près de 3,2 millions d'unités, se rapprochant ainsi de son niveau de moyen terme de 3,3 millions d'unités.

■ **France :** Le marché montre un début de redressement, les ventes devraient croître de + 4 % en 2015 et de + 2 % en 2016, pour atteindre 1,9 million de véhicules, niveau encore inférieur de près de - 10 % à sa moyenne de longue période.

■ **Italie :** La reprise rapide n'est qu'un effet de rattrapage - après que le marché se soit effondré de 2,5 millions d'unités en 2006 à 1,3/1,4 million en 2013 et 2014 - elle devrait atteindre + 13 % en 2015 pour dépasser 1,5 million et + 7 % en 2016.

■ **Espagne :** Le marché reste largement soutenu par les primes à la casse (2000 EUR) permettant d'afficher en 2015, tout comme en 2014, une croissance des ventes de + 18%. Mais l'arrêt programmé de celles-ci en 2016 devrait mécaniquement ramener la croissance à seulement + 3 % en 2016, dépassant faiblement le million d'unités vendues, toujours très loin des 1,6 million atteint fin 2007.

■ **Royaume-Uni :** Seul marché européen à avoir dépassé son record historique avec une nouvelle hausse de + 5 % en 2015 après + 9 % en 2014 et

dépassant les 2,6 millions d'unités, soit 200 000 au-dessus de son niveau moyen. Nous anticipons néanmoins un début de ralentissement en 2016 avec une baisse de - 4 % à 2,5 millions d'unités, toujours supérieur à son niveau de moyen terme.

5 > Nouveaux acteurs. L'*eldorado* espéré des marchés automobiles émergents est mis à rude épreuve par les crises économiques et politiques successives. Nous attendons des immatriculations en baisse en 2015 de - 14 % au Brésil à 2,3 millions d'unités vendues, loin des 3 millions de 2013, et de - 36 % en Russie à 1,6 million d'unités, soit près de deux fois moins qu'il y a deux ans. L'Inde affichera quant à elle + 6 % en 2015 mais ne fera que retrouver les volumes vendus en 2011. Quelques nouveaux marchés, de l'Arabie Saoudite à la Turquie font de l'œil aux constructeurs mais, comme le démontrent la Thaïlande, l'Argentine ou le Venezuela, les risques économiques et politiques peuvent à tout moment accidenter le marché automobile. ►

Verte, autonome, partagée : la voiture de demain reste encore à définir

Les réglementations environnementales toujours plus contraignantes poussent au développement des voitures dites « zéro émission ». Les aides à la conduite de plus en plus sophistiquées ouvrent la voie à la voiture totalement autonome. Enfin, l'avènement de nouveaux modes d'usage de la voiture, comme l'autopartage, constitue autant de défis à relever pour le secteur.

Évolution ou révolution ? Trois points de vue experts pour comprendre opportunités et risques de ces trois grandes tendances.

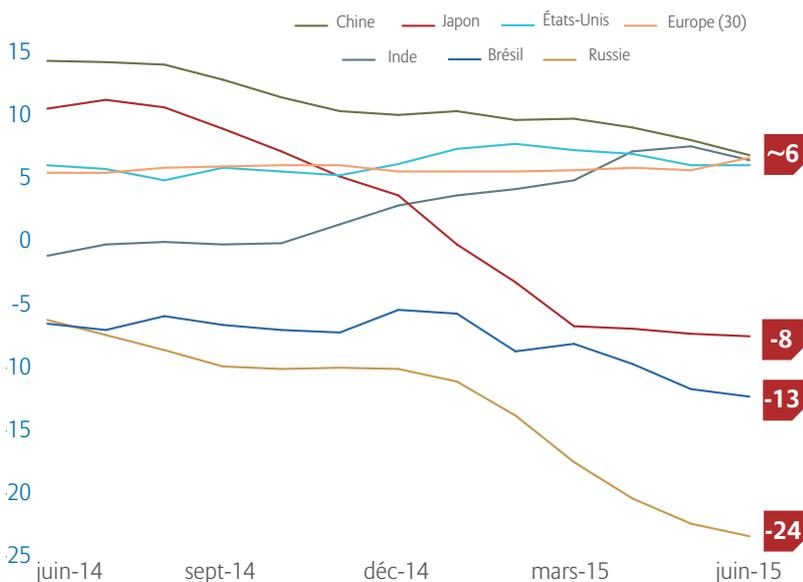
► La voiture propre : encore un effort.

L'Europe se veut en pointe avec des objectifs de réduction d'émissions de CO2 les plus contraignants des pays développés. Les ventes de véhicules électriques restent pourtant très limitées, avec moins de 1 % de part de marché à travers le monde en 2014. Ils demeurent encore très coûteux hors subvention (le prix d'une batterie varie entre 6 000 et 12 000 euros), disposent d'une faible autonomie (environ 150 km en moyenne) et d'infrastructures encore très insuffisantes (nombre de bornes de recharge). Pourtant la voiture électrique paraît la seule solution actuelle pour la voiture « zéro émission » avant l'avènement, à grande échelle, de la voiture à hydrogène. **Un réel besoin à moyen terme, mais pour l'instant trop coûteux pour une industrie de volume.**

► La voiture autonome ou « Google car » : Pas pour tout de suite.

Le concept de voiture totalement autonome existe bien sûr, développé soit par les constructeurs automobiles eux-mêmes, soit par des nouveaux acteurs spécialisés dans les nouvelles technologies notamment Google. Mais le 100 % autonome disponible sur nos routes semble encore bien loin, trop coûteux à l'achat et nécessitant d'importantes dépenses en infrastructures routières. D'autre part il faudrait changer entièrement le parc automobile pour une complète interconnexion des véhicules. On assistera au cours des prochaines années au développement progressif des aides à la conduite, comme cela commence à exister sur des véhicules haut de gamme. Mais il existe également une autre problématique essentielle, celle de la respon-

Variation des immatriculations par principaux pays en glissement annuel



Sources : OICA, Euler Hermes

sabilité en cas d'accident. Est-ce : (i) le conducteur qui selon la loi doit avoir les deux mains sur le volant ; (ii) le fabricant du module d'autonomie ou le constructeur automobile l'ayant mis sur le marché ; enfin (iii) l'assureur du conducteur ou du constructeur ? **De nombreuses questions techniques, financières et légales restent encore à trancher pour une application totale.**

► L'autopartage : la révolution est en cours. La mise en commun de l'usage d'un véhicule entre plusieurs personnes permet d'en limiter les frais (cette souplesse, le côté « à la demande » le différencie de la location classique), que cela soit entre particuliers, au travers de sociétés - principalement dans les grandes villes telles Autolib à Paris, Flinstster en Allemagne - ou par les

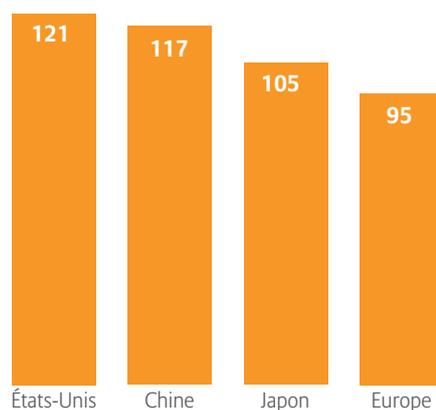
constructeurs automobiles eux-mêmes. Une solution proposée aux nouvelles générations, du fait de la croissance du taux d'urbanisation, d'un arbitrage dans les dépenses et d'un monde mur où la croissance à long terme des ventes automobiles ralentira. Toutefois cette solution ne remet pas en cause l'une des premières raisons de l'achat d'un véhicule qui reste... l'arrivée d'un enfant. Dès lors, l'autopartage apparaît d'avantage comme une **solution complémentaire pour des déplacements ponctuels, plus qu'un changement profond.**

Les pays auto-friendly doivent revoir leurs appareils de production

La production automobile mondiale va ralentir à + 2 % en 2015, avant de retrouver son potentiel de croissance de + 3/4 % par an dans les années à venir. Pour autant la demande se déplace et l'offre doit s'adapter à la volatilité de certains marchés. La filière automobile se trouve donc confrontée à de nombreux défis et nécessite de lourds investissements :

► Être présent sur les principaux marchés porteurs tout en s'adaptant aux évolutions parfois erratiques de la demande ;

Objectif 2020 par pays d'émission moyenne de CO2 par véhicule



Sources : Cologne institut, VDA, Euler Hermes



► Avoir une offre adaptée correspondant aux besoins et souhaits régionaux;

► Intégrer les nouvelles technologies, qu'elles soient imposées par des contraintes réglementaires liées à la réduction d'émissions polluantes jusqu'au véhicule « zéro émission », ou par la volonté d'aller toujours plus loin dans la sécurité des véhicules jusqu'à ce que ceux-ci soient un jour autonome; et

► S'adapter à la nouvelle donne de la « multi-propriété » d'un véhicule.

La production a continué de basculer vers les pays émergents dits *auto-friendly* (attractifs pour l'implantation d'unités de production) comme en témoignent les grands mouvements entre 2007 et 2014.

Les grands équilibres ont été bouleversés avec une forte croissance de la production dans les pays comme la Chine (+ 167 %) et l'Inde (+ 70 %), et une nette dégradation de celle des pays industrialisés avec une contraction de – 40% pour la France et – 46% pour l'Italie. Malgré la baisse des ventes en Europe, la production des modèles d'entrée de gamme a été délocalisée vers les pays dits low cost tels la Slovaquie, la Slovénie, la République Tchèque ou la Pologne, pour conserver un niveau de rentabilité acceptable. On notera également la forte croissance

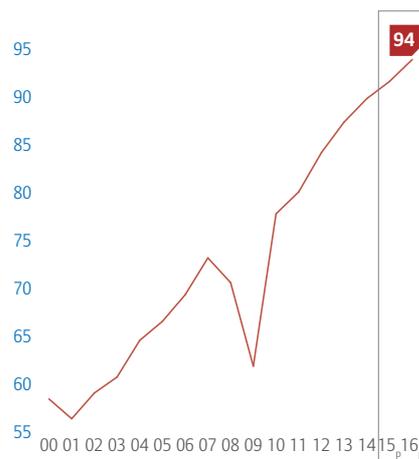
de la production au Mexique, devenu en quelques années l'usine de production des États-Unis; les flux d'investissements y sont massifs et les projets nombreux. Enfin de nouvelles zones de production sont en train d'apparaître en Asie du Sud Est et en Afrique du Nord, tandis que d'autres (Russie, Brésil) s'effondrent avec la chute de leur marché domestique.

La production doit également répondre aux besoins spécifiques des différents marchés avec une offre adaptée: des SUV et 4x4 (de grande taille) pour les États-Unis aux petits véhicules ultras low cost en Inde, en passant par les minis et moyenne gammes pour l'Europe et des gammes de prestige mondiales, à forte marge et forts contenus technologiques.

Face à l'ensemble des enjeux à court, moyen et long termes, les industriels de la filière automobile investissent environ 100 milliards EUR en 2014 en croissance de près de + 18 % par rapport à 2012. Dès lors la rentabilité économique de chaque acteur conditionnera sa capacité à suivre ou initier les changements technologiques de demain, tout en poursuivant les nécessaires réductions des émissions polluantes imposées par les différents législateurs. Plus que jamais entre profits dégagés par les marques premium et course au volume des marques généralistes, la compétition s'intensifie et gare à ceux qui resteront au bord de la route. ■

Production mondiale de VP* et VC*

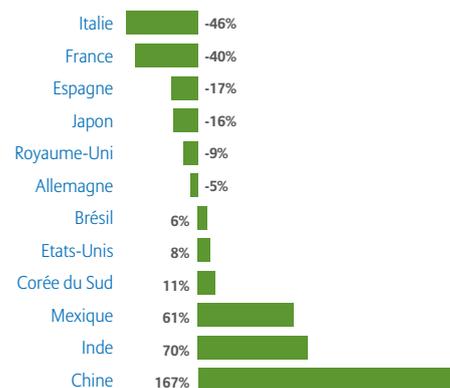
*vp: véhicules particuliers; VC: véhicules commerciaux



Sources: OICA, prévisions Euler Hermes

Évolution de la production automobile par pays 2007-2014

en %



Sources: OICA, Euler Hermes

Carte du risque sectoriel dans l'automobile en 2015

Quels risques

ÉTUDES SECTORIELLES



- Bons fondamentaux. Perspectives très favorables ou acceptables.
- Faiblesses structurelles.
- Signes de fragilité, possible ralentissement.
- Crise imminente ou avérée.

Source : Euler Hermes, 26 juin 2015

CHINE

Surchauffe ?

croissance des ventes
+3%
en 2015 et 2016

Un très fort ralentissement, pour le premier marché mondial, à + 3 % en 2015 et 2016 après avoir triplé de taille entre 2008 et 2014, passant de 6,5 à 20 millions d'unités,

soit un taux de croissance de plus de + 30 % par an en moyenne. Alors que les investissements industriels se sont multipliés, des surcapacités apparaissent et la forte croissance des stocks pousse à la baisse de prix (comme le groupe GM qui a baissé les prix sur 40 de ses modèles entre 1613 USD et 8694 USD sur ses trois marques principales -Buick, Chevrolet et Cadillac). Avec l'émergence d'un marché de la voiture d'occasion, de contraintes environnementales et de circulation toujours plus fortes, le marché automobile chinois sera amené à évoluer. Il faudra donc aller chercher de nouveaux consommateurs au pouvoir d'achat inférieur à ceux des zones côtières en proposant des produits plus abordables. *L'eldorado* du monde automobile connaît son premier ralentissement, notamment pour les marques occidentales qui, pour la première fois, perdent des parts de marché au profit des constructeurs locaux proposant des SUV low cost. Au-delà même de l'évolution des volumes, ce sera plutôt du côté de la rentabilité, toujours dissimulée au sein de joint-ventures, qu'il faudra focaliser son attention dans les prochains mois.

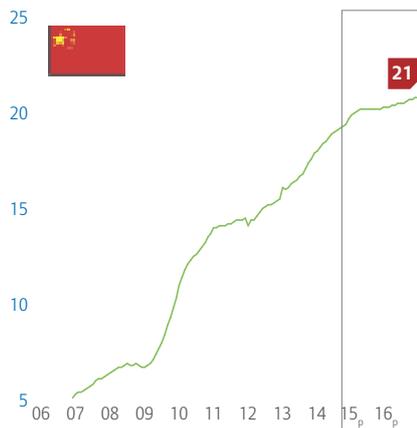
La revanche des marques chinoises

Après avoir perdu des parts de marché face aux JV des constructeurs occidentaux, les marques

chinoises ont renforcé leur position sur des modèles spécifiques, MPV (véhicule multi-usage type monospace) ou SUV (*sport utility vehicle* type crossover ou 4x4) proposés à un prix de vente abordable, prenant à contre-pied les offres occidentales. Ce nouveau positionnement leur a permis d'accroître leur part de marché en 2015 à 42 % en progression de plus de + 10 %. Cette nouvelle offre des constructeurs chinois, plus en phase avec les attentes

Évolution du nombre d'immatriculations, véhicules particuliers en Chine

12 mois glissants, en millions d'unités

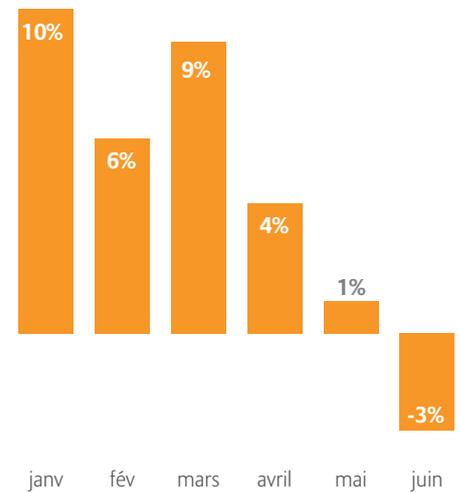


Sources: CCAM, prévisions Euler Hermes



Variation mensuelle des ventes automobiles en Chine

1er semestre 2015 par rapport au 1er semestre 2014



Sources: CCAM, Euler Hermes

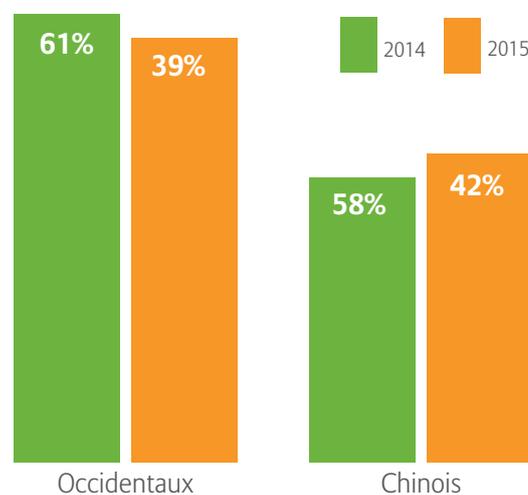


des clients, amène les constructeurs occidentaux à repenser leur offre produit. Ainsi Volkswagen, jusque-là solide *leader* du marché dont les ventes de son JV FAW VW ont baissé de -4% sur le 1er semestre 2015, vient d'annoncer l'arrivée d'une nouvelle offre « *low cost* » à partir de 2018.

Mais la pollution des villes chinoises reste une forte menace pour l'avenir

Un certain nombre de grandes villes limitent les nouvelles immatriculations, durcissent les conditions de circulation. Les offres de véhicules peu, ou pas polluants, peinent encore à trouver leur marché. Certes la technologie reste complexe et coûteuse, mais il semble bien qu'il y ait là de réelles opportunités de croissance dans les villes côtières saturées. ■

Part de marché par origine des constructeurs en Chine



Sources : CCAM, Euler Hermes

+ 10%
pour les
constructeurs
chinois

ÉTATS-UNIS

La revanche du 4x4!

Évolution de l'activité et de la rentabilité

États-Unis	2011	2012	2013	2014	2015e	2016p
Variation du CA (1)	8,3%	-0,3%	5,8%	-0,8%	3,0%	3,0%
Taux de Rex (2)	4,8%	-8,6%	3,5%	1,7%	2,5%	2,8%

Sources : compagnies, Ford et Général Motors, consensus, prévisions Euler Hermes

(1) Variation du chiffre d'affaires par rapport à l'année antérieure

(2) Taux de REX : résultat d'exploitation sur chiffre d'affaires

carburant et peu en phase avec les objectifs ambitieux de réduction des émissions polluantes.

C'est bien là l'un des paradoxes des États-Unis en pointe dans les nouvelles technologies :

► que ce soit dans le véhicule électrique avec la start-up Tesla, dont le 1er modèle est sorti en 2008, et qui devrait vendre cette année près de 55 000 exemplaires de son model S à travers le monde. Tesla propose un véhicule haut de gamme, totalement électrique, capable de performances très sportives pour près de 400 km d'autonomie. Cette prouesse technologique, qui se paie à partir de 70 000 EUR le véhicule, a poussé la valorisation boursière de Tesla à des niveaux records entre 30 et 35 milliards USD (soit assez proche des 50 milliards de GM ou 55 milliards de Ford).

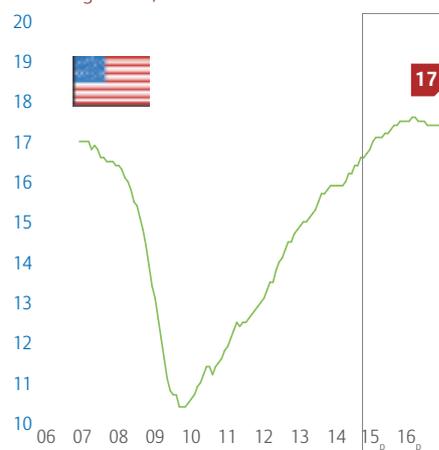
► que ce soit dans le véhicule autonome, avec les constructeurs eux-mêmes, Ford et General Motors, mais également via les études très avancées de Google et celles à venir d'Apple.

Très performants sur leur marché national, les constructeurs américains affichent pourtant des résultats financiers consolidés moyens du fait des pertes générées depuis plusieurs années en Europe (et amplifiées cette année par la crise russe où la production s'est

record des ventes en
2015
**17,5 millions
d'unités**

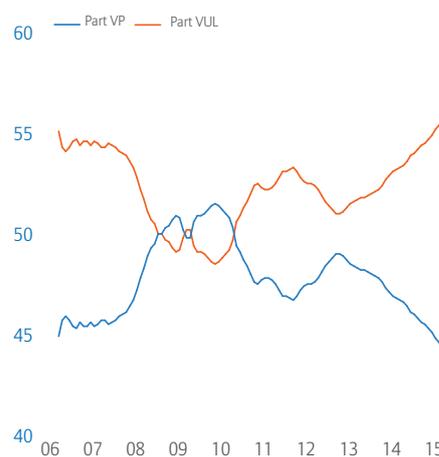
Évolution du nombre d'immatriculations, véhicules particuliers aux États-Unis

12 mois glissants, en millions d'unités



Sources : Auto Alliance, prévisions Euler Hermes

Répartition des ventes entre VP et VUL aux États-Unis



Sources : Auto Alliances, Euler Hermes

effondrée de - 27 % sur le 1er semestre 2015) et plus récemment en Amérique du Sud (où la production a chuté de près de - 16 %). Par contre comme pour l'ensemble des constructeurs occidentaux, les profits d'exploitation tirés des JV en Chine ne sont pas consolidés, ils ont néanmoins représenté plusieurs milliards USD en 2014. ■

Le marché américain est en route pour retrouver ses records de ventes à 17,5 millions d'unités, en croissance de + 4 % en 2015

Avec le retour de la croissance économique, la baisse des taux d'intérêt, l'allongement des durées de crédit au-delà de 6 ans et un prix du pétrole au plus bas, le marché automobile connaîtra cette année sa 6e année de progression. Mais il devrait en 2016 marquer en pallier avec une très légère contraction de - 1 %. Attention aussi à la remontée des taux et possiblement à la fin d'un pétrole peu cher. Deux facteurs exogènes qui peuvent peser sur le marché américain. Reprise des ventes, mais aussi reprise de la production qui aura été multipliée par 2, entre son point bas de 5,5 millions d'unités en 2009 et les plus de 11 millions de 2015, quand ses effectifs de production n'auront augmenté que de 50 % sur la même période.

Avec la reprise économique et le prix du pétrole bas, les ventes de VUL repartent fortement à la hausse (principalement des gros pick-up et SUV). Des modèles générateurs de fortes marges pour les trois constructeurs automobiles américains, qui représentent plus de 55 % du marché, mais aussi très gourmands en

JAPON

Sur courant alternatif

Depuis 2008 le marché est très volatil, les ventes variant sur la période 2008-2015 entre 4 et 6 millions d'unités. Se sont succédés, la crise financière 2008-2009, le Tsunami de 2011, l'arrêt des primes gouvernementales pour la vente des véhicules peu gourmands en 2013 et la hausse de la TVA de 5 à 8 % en 2014. Pour l'ensemble de l'année 2015 nous anticipons une baisse des ventes de près de - 8 % avant une légère reprise de + 4 % en 2016. Le marché reste toutefois tendanciellement baissier sur longue période, avec l'accroissement de la moyenne d'âge et des contraintes de circulation.

La particularité du marché est d'être particulièrement fermé, les marques locales en accaparant près de 94 %. Cette situation de quasi-monopole permet aux constructeurs d'y maximiser leurs profits.

Des constructeurs aux performances financières dignes des marques premium

Ils profitent d'un marché intérieur protégé, de parts de marché solides et rentables sur le continent américain et d'un bon positionnement en Chine. Grâce à leurs moyens financiers conséquents, ils offrent des gammes complètes adaptées aux besoins régionaux et investissent dans les différentes technologies « écologiques » d'avenir. Ils bénéficient enfin d'une politique monétaire très accommodante avec

entre 4 et
6 millions
d'unités vendues
entre 2008 et 2015

Évolution de l'activité et de la rentabilité

Japon	2011	2012	2013	2014	2015e	2016p
Variation du CA (1)	5,7%	-2,6%	12,4%	19,6%	6,9%	4,0%
Taux de Rex (2)	4,0%	2,9%	5,4%	7,3%	7,6%	7,8%

Sources : compagnies, Toyota, Honda, Nissan, Mazda, Mitsubishi, consensus, prévisions Euler Hermes

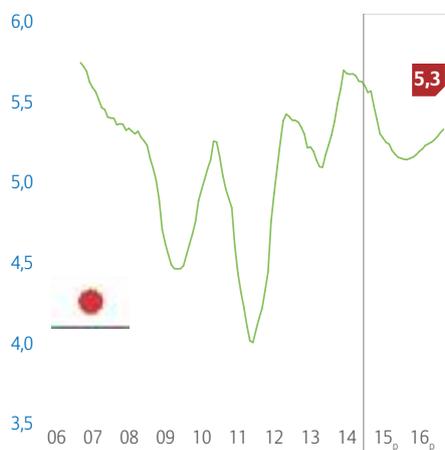
(1) Variation du chiffre d'affaires par rapport à l'année antérieure
(2) Taux de REX : résultat d'exploitation sur chiffre d'affaires

une parité yen dollar qui s'est dépréciée de près de 50 % amenant les constructeurs à relocaliser au Japon une partie de la production destinée au marché américain.

Cherchant à être les leaders des technologies « propres » déjà largement présents sur le secteur hybride (Toyota ayant même été le précurseur), les constructeurs nippons ont développé les systèmes hybrides rechargeables offrant une plus grande efficacité en puissance

Évolution du nombre d'immatriculations, véhicules particuliers au Japon

12 mois glissants, en millions d'unités



Sources : Jama, prévisions Euler Hermes

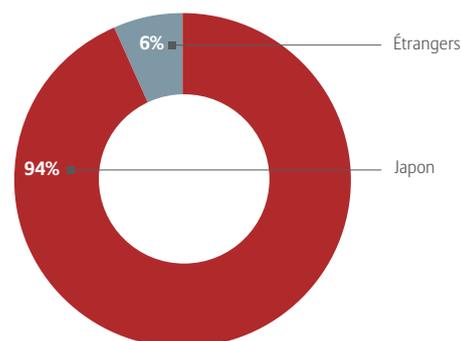
Parité JPY-USD



Sources : banque centrale, Euler Hermes

et autonomie. Ils sont également présents sur le marché des véhicules électriques qui peinent à se développer du fait de temps de chargement long (pouvant aller jusqu'à quelques heures) pour une autonomie limitée (environ 150 km). Enfin ils viennent de mettre sur le marché les premiers véhicules à pile à combustible (générant de l'électricité à partir d'hydrogène, soit aucune pollution pour un chargement de réservoir de seulement quelques minutes), technologie encore très coûteuse mais apparaissant comme une solution particulièrement efficace pour l'avenir. ■

Part de marché par origine des constructeurs au Japon



Sources : statistiques nationales, Euler Hermes

EUROPE

Ça repart sobrement

+ 6 % de croissance en 2015

Le marché européen, troisième marché mondial, confirme sa reprise engagée à l'été 2013, il devrait afficher cette année +6% et encore +4% en 2016

Il dépassera alors les 14 millions d'unités vendues, mais toujours en retrait par rapport aux ventes réalisées durant la première moitié des années 2000 (proches des 16 millions). Le marché européen, encore surcapacitaire, demeure clé pour l'ensemble des constructeurs. S'il est l'un des plus compétitif en termes de marges, il est pilote en termes de réduction d'émissions de CO2 et s'affiche comme la vitrine mondiale des technologies peu polluantes. Au sein des pays européens, le Royaume Uni est l'un des rares pays à dépasser ses records historiques. Il affichera en 2015 une croissance de + 5 % à 2,6 millions de véhicules vendus, quand l'Italie et l'Espagne, bien qu'en croissance de respectivement + 13 % et + 20 % en 2015, présenteront des volumes inférieurs de - 40 % et - 60 % à ceux réalisés 10 ans plus tôt. Tous les marchés ont retrouvé le chemin de la croissance à l'exception de l'Autriche, en baisse de - 5 % et des Pays Bas à - 3 %. Pour 2016, le point essentiel à surveiller sera l'arrêt des plans PIVE en Espagne qui, par l'octroi d'une prime à la casse fixée à 2000 EUR, auront soutenu la croissance du marché ces deux dernières années. On estime à ce stade que le marché devrait se stabiliser à 1 mil-



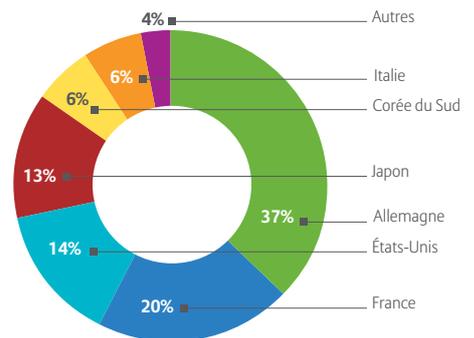
lion de véhicules, mais un contrecoup sur les premiers mois de l'année n'est pas à exclure.

La réduction des émissions de CO2 par véhicule a été de -19 % entre 2009 et 2014, mais l'Europe se veut encore plus vertueuse avec un objectif de -27 % en 2015 et 2020 portant le niveau moyen à seulement 95 g/km contre 123 g/km en 2014!

Les constructeurs rivalisent de technique et d'innovativité, en appliquant le downsizing c'est-à-dire en réduisant le poids des véhicules (plus de plastique et moins de tôles d'acier) et la cylindrée des moteurs (c'est le grand retour des 3 cylindres). Ils poursuivent le développement des hybrides, des hybrides rechargeables et du tout électrique, même si en ce domaine l'ennemi sera le poids des batteries (plusieurs centaines de kilos). Ils optimisent également la technologie diesel, dont le niveau de consommation est généralement inférieur de 10 à 15 % à leur équi-

valent essence, et dont la dernière génération répond aux normes antipollution de plus en plus contraignantes (notamment la dernière qui rentre en application au 1er septembre 2015). ■

Part de marché par origine des constructeurs en Europe



Sources : Association européenne des constructeurs automobiles, Euler Hermes

Évolution du nombre d'immatriculations, véhicules particuliers en Europe

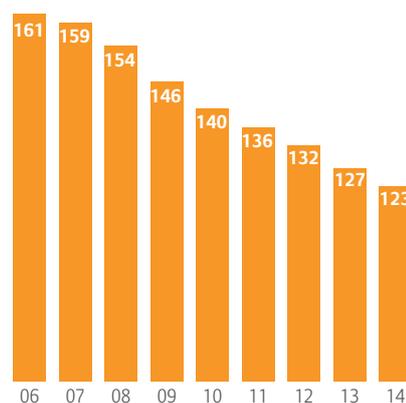
12 mois glissants, en millions d'unités



Sources : Association européenne des constructeurs automobiles, prévisions Euler Hermes

Évolution des émissions moyennes de CO2 par véhicule en Europe

en gramme par kilomètre



Source : Agence européenne de l'environnement

France : Branchez la prise !

112 gr/km
d'émission de CO2
en France

Le marché français confirme son lent redressement, nous anticipons une croissance de + 4 % en 2015 et + 2 % en 2016.

Il atteindra alors 1,9 million d'unités, un niveau relativement modeste et inférieur à son niveau de moyen terme de 2,1 millions. Le marché présente aussi la particularité d'être majoritairement orienté vers des modèles économiques au détriment des gammes supérieure et luxe limitant d'autant la rentabilité des acteurs, mais faisant de la France l'un des pays où les émissions moyennes de CO2 sont les plus faibles à 112 g/km contre une moyenne de 121 g/km en Europe (données correspondant aux premiers mois 2015).

Les constructeurs français ont tous dans leur gamme des véhicules électriques

Mais même si le volume de vente augmente, la part de marché reste extrêmement modeste à 0,7 % sur les 5 premiers mois de l'année (soit 5 670 véhicules vendus) malgré les aides à l'achat qui peuvent aller jusqu'à 10 000 euros ! S'il faut être présent sur ce marché, les faibles niveaux de ventes limitent considérablement les perspectives de rentabilité face à l'importance des investissements à réaliser.

La production automobile en France de véhicules particuliers restera à un niveau bas, que l'on estime à 1,35 million pour 2015 en croissance de + 4/5 % contre plus de 3 millions il y a 10 ans. Les accords de compétitivité ont permis d'enrayer la chute, et la reprise du marché euro-

péen doit permettre de retrouver un peu de volume, mais il ne faut pas imaginer qu'il soit possible de se rapprocher des niveaux antérieurs.

Un nouvel acteur est apparu dans l'électromobilité

Le groupe Bolloré a développé son système d'autopartage « propre » Autolib, d'abord sur Paris puis Lyon, Bordeaux et dernièrement sur Archon. Il souhaite désormais vendre ce concept à l'international, comme le confirme l'accord signé avec la ville d'Indianapolis aux États-Unis. ■

ZOOM

Les constructeurs allemands affichent des rentabilités opérationnelles proches de 7 % quand celles des groupes français, avoisinent les 3 %. Les écarts de performance entre constructeurs allemands et français tiennent à plusieurs facteurs :

Évolution de l'activité et de la rentabilité

France	2011	2012	2013	2014	2015e	2016p
Variation du CA (1)	6,4%	-4,4%	-2,8	0,7%	3,5%	4,0%
Taux de Rex (2)	1,9%	-4,7%	-1,7%	1,4%	2,9%	3,2%

Sources : groupes Volkswagen, Daimler et BMW, consensus, prévisions Euler Hermes

(1) Variation du chiffre d'affaires par rapport à l'année antérieure (2) Taux de REX : résultat d'exploitation sur chiffre d'affaires

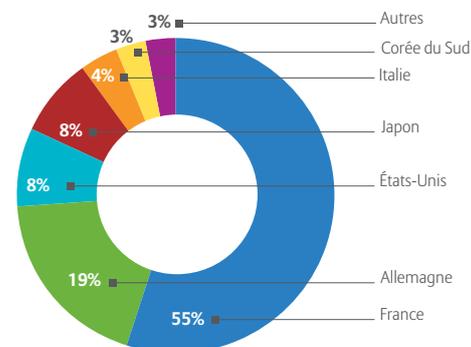
Évolution du nombre d'immatriculations, véhicules particuliers en France

12 mois glissants, en millions d'unités



Sources : CCFA, prévisions Euler Hermes

Part de marché par origine des constructeurs en France



Sources : CCFA, Euler Hermes
France : groupes PSA, Renault ; Allemagne : groupes VW, BMW, Mercedes ; US : groupes GM, Ford ; Japon : groupes Nissan, Toyota ; Corée du Sud : Hyundai, Kia

Écart de rentabilité des constructeurs allemands et français

1 > Prix. Les Allemands profitent de leur image de qualité.

2 > Débouchés mondiaux. Depuis longtemps les constructeurs allemands utilisent leur image de marque pour s'imposer sur les principaux marchés du monde.

3 > Investissements. Le haut niveau de rentabilité permet d'intensifier les investissements, en gamme de produits, en innovations technologiques et en outil de production. ■

Allemagne : À quand la grosse berline en partage ?

130 gr/km

d'émission de CO2 en Allemagne

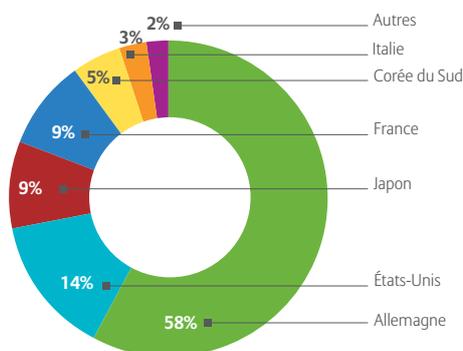
Le marché allemand retrouve progressivement son niveau moyen à 3,1 millions d'unités (+ 3 % en 2015 et + 2 % en 2016), et se caractérise par une orientation plus haut de gamme, certainement bénéfique pour la rentabilité des constructeurs mais aussi plus polluante avec des émissions moyennes par véhicule de plus de 130 g de CO2 par km contre une moyenne européenne à 121 g/km. Cette spécificité pousse l'industrie automobile allemande à des investissements massifs dans des technologies hybrides et électriques, qu'elle saura parfaitement valoriser financièrement, pour tendre vers l'objectif européen de 95 g/km à horizon 2020.

La production allemande se maintient à haut niveau, proche de 5,7 millions d'unités dont près de 80 % sont destinées à l'exportation. Le fait marquant du 1er semestre 2015 est la place de numéro un mondial acquise par le groupe Volkswagen aux dépens du nippon Toyota avec 5,04 millions d'unités vendues. Au même moment Mercedes annonçait une marge opérationnelle de 10% du chiffre d'affaires, en avance sur ses propres objectifs. L'industrie automobile allemande continue de surperformer tant en volume qu'en rentabilité, au prix d'investissements massifs. Le dernier exemple en date, le projet de

rachat pour plusieurs milliards EUR, du système de cartographie, Here, au groupe Nokia par les trois constructeurs allemands Audi, BMW et Mercedes, illustre la puissance et la détermination d'une profession prête à s'associer pour accroître ses forces et son indépendance.

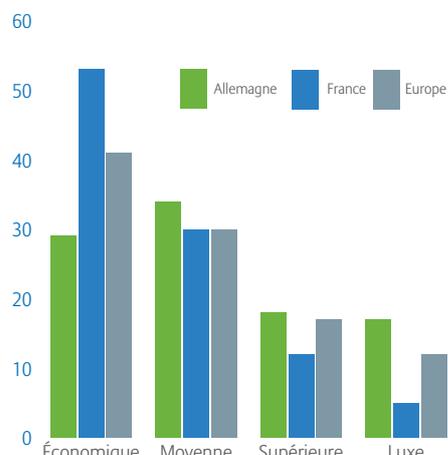
Enfin, au pays de la voiture haut de gamme, l'Allemagne a développé un important système d'autopartage présent dans 490 villes avec de nombreux intervenants. Le leader Flinkster (le service de la Deutsche Bahn, avec 3 600 véhicules disponibles) est suivi par Car2Go (avec une flotte de 3 500 véhicules) et DriveNow (2 360 véhicules) et les services d'autopartage de Daimler et de BMW. Plus d'un million d'Allemands sont actuellement enregistrés comme utilisateurs d'un service d'autopartage contre 200 000 en 2010. ■

Part de marché par origine des constructeurs en Allemagne en 2013



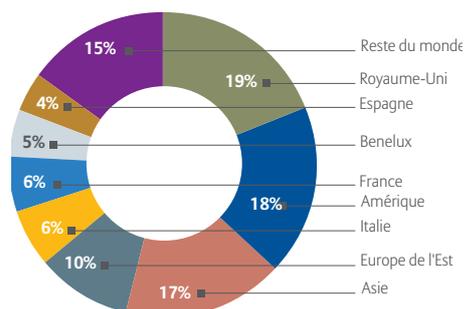
Sources : VDA, Euler Hermes
 Allemagne : groupe VW, BMW, Mercedes ; US : groupe GM, Ford ; Japon : groupes Nissan, Toyota, Honda, Mazda, Suzuki, Subaru ; Corée du Sud : Hyundai, Kia ; Italie : groupe Fiat

Répartition des ventes par catégorie de véhicules en Allemagne, France et Europe données 2013 en %



Sources : VDA, Euler Hermes

Exportations de l'Allemagne par destination en 2013



Sources : VDA, Euler Hermes

Évolution du nombre d'immatriculations, véhicules particuliers en Allemagne 12 mois glissants, en millions d'unités



Sources : VDA, prévisions Euler Hermes

NOUVEAUX ACTEURS À DOUBLE SENS



Évolution du nombre d'immatriculations, véhicules particuliers au Brésil
12 mois glissants, en millions d'unités



Sources : ANFAVEA, prévision Euler Hermes

Évolution du nombre d'immatriculations, véhicules particuliers en Russie
12 mois glissants, en millions d'unités



Sources : OAR, prévisions Euler Hermes

■ Le Brésil et la Russie en marche arrière

Considérés il y a peu comme des acteurs prometteurs qui devaient truster les premières places sur leur continent respectif, Brésil et Russie afficheront en 2015 des contre-performances sévères avec des chutes de respectivement - 14 % et - 32 % à 2,3 et 1,7 million d'immatriculations, très loin des 3 millions atteints il y a seulement 3 ans. Au-delà de ces chiffres de ventes, c'est l'industrie automobile locale qui souffre avec des plans de licenciement et des fermetures de sites. Si 2016 devrait marquer une stabilisation au Brésil et une reprise de + 10 % en Russie, les volumes resteront encore

Immatriculations en 2015

Pays	Évolution 2015
Brésil	-14%
Russie	-32%
Inde	+6%
Turquie	+24%

assez limités. Ainsi General Motors a décidé de fermer la quasi-totalité de ses unités de production en Russie, notamment celles de Kaliningrad, Nijni Novgorod et Saint-Petersbourg. Ces marchés offrent pourtant des perspectives très intéressantes à moyen terme, mais la volatilité qui les caractérise complique les stratégies industrielles et peut générer ponctuellement de lourdes pertes.

■ L'Inde et la Turquie accélèrent

Après deux années difficiles, l'Inde confirme son redressement avec une croissance que l'on estime à + 6 % en 2015 et + 7 % en 2016. Le marché reste toutefois modeste tant en termes de volumes, 2 millions d'unités (dix fois moins qu'en Chine), que de rentabilité avec la prépondérance des petits véhicules low cost. La Turquie, un marché encore récent, affichera cette année une progression significative à + 24 % et encore + 15 % en 2016, mais n'atteindra à ce stade que 0,84 million de véhicules pour une population proche des 80 millions d'habitants. Aux portes de l'Europe, la Turquie est également un pays producteur puisqu'il compte des usines Renault, Toyota, Ford ou encore Hyundai — Kia. Il exporte aujourd'hui près de 80 % de sa production principalement vers l'Europe. ■

Évolution du nombre d'immatriculations, véhicules particuliers en Inde
12 mois glissants, en millions d'unités



Sources : SIAM, prévisions Euler Hermes

Évolution du nombre d'immatriculations, véhicules particuliers en Turquie
12 mois glissants, en millions d'unités



Sources : OSD, prévisions Euler Hermes

1,4 million d'immatriculations en 2016 en Iran



À LA RECHERCHE DES MARCHÉS AUTOMOBILES DE DEMAIN

Évolution du nombre d'immatriculations*, véhicules particuliers en Indonésie

12 mois glissants, en millions d'unités



*données annuelles
Sources : Gainkindo, prévisions Euler Hermes

■ L'Indonésie va rebondir

Après une année 2014 marquée par une croissance nulle des immatriculations, la fin des subventions aux carburants annoncée début 2015 pèse sur le pouvoir d'achat indonésien et sur les ventes de véhicules du pays. Cette augmentation des prix devrait néanmoins être absorbée progressivement. Aussi une reprise des ventes étant attendue pour la fin de l'année, permettant ainsi de finir celle-ci avec une croissance de + 6 %. Cette croissance sera également soutenue par les ventes de voitures écologiques à bas coûts qui connaissent une popularité croissante dans le pays. La barre symbolique du million de véhicules vendus devrait-elle être atteinte en 2016 avec une croissance de + 8 %.

Évolution du nombre d'immatriculations*, véhicules particuliers en Thaïlande

12 mois glissants, en millions d'unités



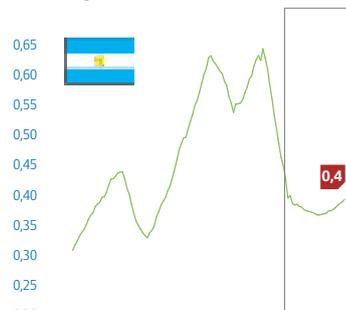
Sources : TAAI, prévisions Euler Hermes

■ La Thaïlande continue de caler

La forte baisse des immatriculations enregistrée en 2014 (- 34 %), se poursuit en 2015 avec un repli attendu de - 17 %. Ce ralentissement s'inscrit dans un contexte global de morosité de l'économie thaïlandaise et est accentué par la fin des aides gouvernementales pour les primo-accédants. En revanche, l'augmentation des subventions pour les voitures écologiques sera un facteur de soutien important pour le marché. Celui-ci connaîtra un rebond en 2016 avec une croissance de + 13 % pour atteindre 400 000 véhicules, toujours loin du pic de 700 000 dépassé mi-2013.

Évolution du nombre d'immatriculations*, véhicules particuliers en Argentine

12 mois glissants, en millions d'unités



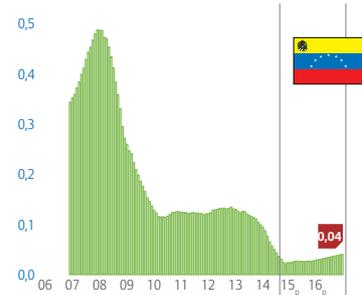
Sources : Adefa, prévisions Euler Hermes

■ L'Argentine ne repart pas

La chute des ventes entamée en 2014 (- 38 % sur l'ensemble de l'année) se poursuit en 2015 avec une baisse des immatriculations estimée de - 8 % à 390 000 véhicules. Aucun signe de reprise n'est entrevu avant, au mieux, mi-2016. La récession attendue au Brésil - principal débouché des exportations argentines - vient s'ajouter à une demande interne déjà atone. La fin programmée cette année du ProCreAuto plan (aide au crédit), qui avait pour but de limiter l'effondrement en 2014, finira de grever la demande argentine.

Évolution du nombre d'immatriculations*, véhicules particuliers au Venezuela

12 mois glissants, en millions d'unités



Sources : OICA, prévisions Euler Hermes

■ Le Venezuela reste en panne

Le léger rebond enregistré au T2 2015 (+ 9 % en glissement annuel) reste négligeable au vu de la chute qu'a connue le marché depuis son point haut de 2007, avec un niveau des ventes plus de dix fois inférieur. Sur l'ensemble de l'année 2015 nous attendons une croissance de + 4 % qui se prolongera en 2016 (+ 3 %) pour atteindre péniblement 40 000 véhicules.

Évolution du nombre d'immatriculations*, véhicules particuliers en Arabie saoudite

12 mois glissants, en millions d'unités



*données annuelles
Sources : OICA, prévisions Euler Hermes



■ L'Arabie Saoudite garde le rythme

Malgré un ralentissement de la croissance des immatriculations prévu en 2015 (+ 5 % contre + 11 % en 2014), en ligne avec la conjoncture économique globale, le pays reste très attractif pour les entreprises étrangères, notamment asiatiques qui se taillent la part du lion: 35 % pour Toyota et 17,5 % pour Hyundai. En 2016, le marché devrait renouer avec une croissance plus dynamique (+ 11 %) pour dépasser les 700 000 véhicules vendus. ■

Évolution du nombre d'immatriculations*, véhicules particuliers en Iran

12 mois glissants, en millions d'unités



*données annuelles
Sources: OICA, prévisions Euler Hermes

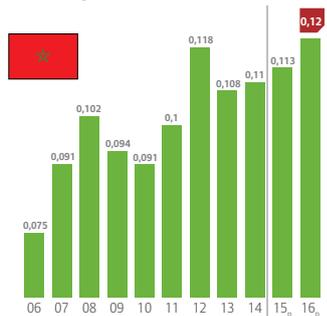
■ L'Iran veut retrouver sa place

Après l'effondrement enregistré en 2012 suite aux sanctions internationales, les immatriculations ont rebondi en 2014 pour atteindre 1,10 million de véhicules. Le pays reste ainsi le premier marché de la région loin devant l'Arabie saoudite et la Turquie, la Chine et les constructeurs locaux ayant pris le pas sur les acteurs eu-

ropéens historiques. Ces derniers se placent néanmoins tous en ordre de bataille pour reprendre une place significative sur le marché, si les sanctions internationales sont effectivement levées à la fin de l'année. La croissance devrait se poursuivre en 2015 (+ 9 %) et accélérer en 2016 (+ 17 %) pour atteindre 1,4 million de véhicules, renouant ainsi avec son plus haut historique de 2011 (1,45 million). ■

Évolution du nombre d'immatriculations*, véhicules particuliers au Maroc

12 mois glissants, en millions d'unités



*données annuelles
Sources: OICA, prévisions Euler Hermes

■ Le Maroc sort des stands

Le pays reste, avec l'Afrique du Sud, le seul à disposer d'une véritable industrie automobile sur le continent africain. Il bénéficie actuellement de la reprise du marché international et des importantes mesures de soutien gouvernemental en faveur des investissements étrangers. Renault et Ford ont ainsi annoncé l'ouverture de nouvelles usines de production en Mai. Du côté de la demande, la reprise entamée en 2014

avec + 2 %, se poursuivra en 2015 (+ 3 %), mais restera à un niveau inférieur à son pic de 2012. Celui-ci ne devrait être dépassé qu'en 2016 avec 120 000 immatriculations grâce à une croissance atteignant + 6 %. ■

Évolution du nombre d'immatriculations*, véhicules particuliers au Nigeria

12 mois glissants, en millions d'unités



*données annuelles
Sources: OICA, prévisions Euler Hermes

■ Le Nigeria: demain peut-être ?

Après une stagnation en 2013, le marché nigérian a renoué avec la croissance en 2014 (+ 5 %). Celle-ci se prolongerait au même rythme en 2015, avant d'accélérer en 2016 à + 10 % pour atteindre 48 500 véhicules. Ce niveau reste toutefois extrêmement faible eu égard à l'immense potentiel du pays porté par une population de presque 180 millions d'habitants. Le marché y reste freiné par: (i) la puissance des filières informelles, (ii) un manque persistant d'infrastructures, (iii) la fin annoncée des subventions aux carburants qui grèvera le pouvoir d'achat des ménages. ■



Déjà parus

N° 1204

■ Secteurs internationaux

Tout vient à point à qui sait attendre — Un secteur sur quatre dans le vert en 2014

N° 1205-1206

■ Conjoncture et risques économiques

Tempête, brouillard et embellies — Quel temps pour la croissance mondiale ?

N° 1207

■ Les défaillances d'entreprises dans le monde

Coupe du Monde 2014 des défaillances d'entreprises — Qui en encaissera le moins ?

N° 1208-1209

■ Conjoncture, risques économiques et secteurs internationaux

La croissance, ce géant au pied d'argile — 10 histoires sectorielles pour expliquer la fragilité macroéconomique

N° 1210

■ Les dossiers

Le marché automobile mondial — De nouveau sur quatre roues

N° 1211-1212

■ Les défaillances d'entreprises dans le monde

Le ver est dans le fruit
Délais et retards de paiement, impayés et défaillances d'entreprises : nos prévisions pour 2015

N° 1213

■ Les dossiers

Le recouvrement de créances à l'international
Le Bon, la Brute et le Truand

N° 1214

■ Conjoncture et risques économiques

Ce n'est pas parce qu'on écrit des contes de fées qu'on croit aux loups-garous

N° 1215

■ Les dossiers

Que nous mijote le commerce mondial ? Douze pays livrent leur recette pour relever l'export

N° 1216

■ Conjoncture, risques économiques et secteurs internationaux

Le bruit ne fait pas de bien et le bien ne fait pas de bruit

N° 1217-1218

■ Conjoncture, risques économiques et secteurs internationaux

Croissance en roue libre ?

N° 1219

■ Les dossiers

L'auto dans tous ses états

A paraître :

N° 1220

■ Les dossiers

The Economic Talk



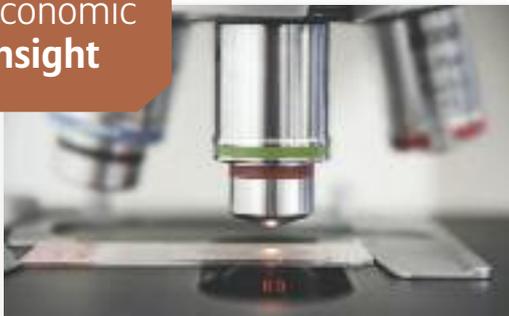
www.youtube.com

Weekly Export Risk Outlook



www.eulerhermes.com

Economic Insight



- The Fed quake: Who will bear the brunts? ►06-08-2015
- Cuba: Viva la (economic) Revolution ►01-08-2015
- Payment Behavior Index (PBI) points to faster U.S. Q2 GDP growth ►23-07-2015
- Abolition of RUSF payments to boost exports to Turkey by USD20.2bn in 2015-2016 ►09-07-2015
- The ASEAN Economic Community: A big bang for regional supply chains? ►26-06-2015
- Payment behavior: Who's paying the piper? ►25-06-2015
- Winter freeze and low energy prices: A Canadian Curse ►08-06-2015
- Payment Behavior Index (PBI) points to slower Q1 GDP growth ►03-04-2015
- Switzerland: Survey highlights growing export risks ►21-04-2015
- Expo Milano 2015: Made in Italy alla grande? ►21-04-2015
- Germany's 3D export strategy to bring an additional EUR36bn in 2015 ►18-03-2015
- Mexican exports: Time to bring in the Mariachis? ►16-03-2015
- Latin America: Fall in oil prices will cut growth by -0.4pp ►26-02-2015
- Greece and Europe: The sequel Political will, Time and Value-at-Risk ►28-01-2015

Country Report



- Argentine ► 29-06-2015
- Autriche ► 29-06-2015
- Chili ► 29-06-2015
- Chine ► 29-06-2015
- Colombie ► 29-06-2015
- Rép. démocratique du Congo ► 29-06-2015
- Côte d'Ivoire ► 29-06-2015
- Cuba ► 29-06-2015
- République tchèque ► 29-06-2015
- Hongrie ► 29-06-2015
- Indonésie ► 29-06-2015
- Irlande ► 29-06-2015
- Kazakhstan ► 29-06-2015
- Mexique ► 29-06-2015
- Maroc ► 29-06-2015
- Pays-Bas ► 29-06-2015
- Nigeria ► 29-06-2015
- Pérou ► 29-06-2015
- Serbie ► 29-06-2015
- Singapour ► 29-06-2015
- Corée du Sud ► 29-06-2015
- Émirats Arabes Unis ► 29-06-2015
- Royaume-Uni ► 29-06-2015
- États-Unis ► 29-06-2015
- Venezuela ► 29-06-2015

Industry Report



- Irish agrifood: A successful Mix and Match export strategy ►27-07-2015
- U.S. Construction ►24-07-2015
- Chemicals in Germany: A window of opportunity that must not be missed ►15-06-2015
- German Road Transportation: Lower oil prices to give short term relief to sector's profitability ►04-05-2015
- The paper industry in Italy: Time to turn the page ►16-12-2014
- Consumer electronics: Only a timid rebound in 2015 ►12-2014
- Construction in Italy: Only a timid rebound in 2015 ►02-12-2014
- Textile & Clothing in Germany: A two-gear reality ►31-10-2014
- Textile & Clothing in Italy: Bronze medal on the international podium, but facing obstacles ►31-10-2014
- Italian car sector: Time to do an oil change ►22-10-2014

Implantations

Siège social :
Euler Hermes Group
1, place des Saisons
92 078 Paris La Défense - France
Tél. : + 33 (0) 1 84 11 50 50

www.eulerhermes.com

► Afrique du Sud

Euler Hermes – South Africa
The Fris
32A Cradock Avenue, Rosebank
2196
Marchalltown, 2107
Tél. : +27 60 963 4730

► Allemagne

Euler Hermes Deutschland AG
Friedensallee 254
22763 Hambourg
Tél. : + 49 40 8834 9000

Euler Hermes Aktiengesellschaft
Gaastraße 27
22761 Hambourg
Tél. : + 49 40 8834 9000

Euler Hermes Collections GmbH
Zeppelinstr. 48
14471 Postdam
Tél. : + 49 331 27890 000

Euler Hermes Rating GmbH
Friedensallee 254
22763 Hambourg
Tél. : + 49 40 8 34 640

Euler Hermes Liaison Office at AGCS
Allianz Global Corporate & Specialty AG
Fritz-Schäffer-Straße 9
81737 München
Tél. : + 49 89 38 00 12 159

► Arabie Saoudite

Contacteur Émirats Arabes Unis

► Argentine

Solunion
Av. Corrientes 299
C1043AAC CBA,
Buenos Aires
Tél. : + 54 11 4320 9048

► Australie

Euler Hermes Australia Pty Ltd
Allianz Building
2 Market Street
Sydney, NSW 2000
Tél. : +61 2 8258 5108

► Autriche

Acredia Versicherung AG
Himmelfortgasse 29
1010 Vienne
Tél. : + 43 5 01 02 1111

Euler Hermes Collections GmbH
Zweigniederlassung Österreich
Handelskai 388
1020 Vienne
Tél. : + 43 1 90 22714000

► Bahreïn

Contacteur Émirats Arabes Unis

► Belgique

Euler Hermes Europe SA (NV)
Avenue des Arts — Kunstlaan, 56
1000 Bruxelles
Tél. : + 32 2 289 3111

► Brésil

Euler Hermes Seguros de Crédito SA
Avenida Paulista, 2.421 — 3° andar
Jardim Paulista
São Paulo / SP 01311-300
Tél. : + 55 11 3065 2260

► Bulgarie

Euler Hermes Bulgaria
2, Pozitano sq.
"Perform Business Center"
Sofia, 100
Tél. : + 359 2 890 1414

► Canada

Euler Hermes North America Insurance
Company
1155, Boulevard René-Lévesque Ouest
Bureau 2810
Montréal Québec H3B 2L2
Tél. : + 1 514 876 9656 / + 1 877 509 3224

► Chili

Solunion
Av. Isidora Goyenechea, 3520
Santiago
Tél. : + 56 2 2410 5400

► Chine

Euler Hermes Consulting (Shanghai) Co.,
Ltd.
Unit 2103, Taiping Finance Tower, N°488
Middle Yincheng Road, Pudong New Area,
Shanghai, 200120
Tél. : + 86 21 6030 5900

► Colombie

Solunion
Calle 7 Sur No. 42-70
Edificio Fórum II Piso 8
Medellin
Tél. : + 57 4 444 01 45

► Corée du Sud

Euler Hermes Hong Kong Services
Korea Liaison Office
Rm 1411, 14/F, Sayong
Platinum Bldg
156, Cheokseon-dong,
Chongro-ku,
Séoul 110-052,
Tél. : + 82 2 733 8813

► Danemark

Euler Hermes Danmark, filiale de
Euler Hermes Europe S.A. Belgium
Amerika Plads 19
2 100 Copenhagen O
Tél. : + 45 88 33 3388

► Émirats Arabes Unis

Euler Hermes – United Arab Emirates
Warba Centre, 4th Floor
Office 405
PO Box 183957
Dubai
Tél. : + 971 4 211 6005

► Espagne

Solunion
Avda. General Perón, 40
Edificio Moda Shopping
Portal C, 3ª planta
28020 Madrid
Tél. : +34 902 400 903

► Estonie

Contacteur Finlande

► États-Unis

Euler Hermes North America
Insurance Company
800 Red Brook Boulevard
Owings Mills, MD 21117
Tél. : + 1 877 883 3224

► Finlande

Euler Hermes Europe S.A.
Suomen sivuliike
Mannerheimintie 105
00280 Helsinki
Tél. : + 358 10 850 8500

► France

Euler Hermes France SA
Euler Hermes Collection
Euler Hermes World Agency
1, place des Saisons
92048 Paris La Défense Cedex
Tél. : + 33 1 84 11 50 50

► Grèce

Euler Hermes Hellas
Credit Insurance SA
16 Laodikias Street & 1-3 Nymfeou Street
Athènes Grece 11528
Tél. : + 30 210 69 00 000

► Hong Kong

Euler Hermes Hong Kong Services Ltd
Suites 403-11, 4/F - Cityplaza 4
12 Taikoo Wan Road
Island East
Hong Kong
Tél. : + 852 3665 8901

► Hongrie

Euler Hermes Europe SA
Magyarorszagi Fióktelepe
Euler Hermes Magyar Követeléskezelő Kft.
(trade debt collection)
Kiscelli u. 104
1037 Budapest
Tél. : +36 1 453 9000

► Inde

Euler Hermes India Pvt. Ltd
5th Floor, Vaibhav Chambers
Opposite Income Tax Office
Bandra Kurla Complex
Bandra (East)
Mumbai 400 051
Tél. : +91 22 6623 2525

► **Indonésie**

PT Asuransi Allianz Utama Indonesia
Summitmas II. Building, 9th Floor
Jl. Jenderal Sudirman Kav 61-62
Jakarta 12190
Tél.: +62 21 252 2470 ext. 6100

► **Irlande**

Euler Hermes Ireland
Allianz House
Elm Park
Merrion Road
Dublin 4
Tél.: +353 (0) 1 518 7900

► **Israël**

ICIC
2, Shenkar Street
68010 Tel Aviv
Tél.: +97 23 796 2444

► **Italie**

Euler Hermes Europe SA
Rappresentanza generale per l'Italia
Via Raffaello Matarazzo, 19
00139 Rome
Tél.: +39 06 8700 1

► **Japon**

Euler Hermes Europe SA, Japan Branch
Kyobashi Nishshoku Bldg 7th floor
8-7, Kyobashi, 1-chome,
Chuo-Ku
Tokyo 104-0094
Tél.: +81 3 35 38 5403

► **Koweït**

Contacteur Émirats Arabes Unis

► **Lettonie**

Contacteur Finlande

► **Lituanie**

Contacteur Finlande

► **Malaisie**

Euler Hermes Singapore Services Pte Ltd.,
Malaysia Branch
Suite 3B-13-7, Level 13, Block 3B
Plaza Sentral, Jalan Stesen Sentral 5
50470 Kuala Lumpur
Tél.: +603 2264 8556 (or 8599)

► **Maroc**

Euler Hermes Acmar
37, bd Abdelatif Ben Kaddour
20 050 Casablanca
Tél.: +212 5 22 79 03 30

► **Mexique**

Solunion
Torre Polanco
Mariano Escobedo 476, Piso 15
Colonia Nueva Anzures
11590 Mexico D.F.
Tél.: +52 55 52 01 79 00

► **Norvège**

Euler Hermes Norge
Holbergsgate 21
P.O. Box 6 875
St. Olavs Plass
0130 Oslo
Tél.: +47 2 325 60 00

► **Nouvelle Zélande**

Euler Hermes New Zealand Ltd
Level 1, 152 Fanshawe Street
Auckland 1010
Tél.: +64 9 354 2995

► **Oman**

Contacteur Émirats Arabes Unis

► **Pays-Bas**

Euler Hermes Nederland
Pettelaarpark 20
P.O. Box 70751
5201CZ's-Hertogenbosch
Tél.: +31 (0) 73 688 99 99 / 0800 385 37 65

Euler Hermes Bonding
De Entree 67 (Alpha Tower)
P.O. Box 12473
1100 AL Amsterdam
Tél.: +31 (0) 20 696 39 41

► **Philippines**

Contacteur Singapour

► **Pologne**

Towarzystwo Ubezpieczen Euler Hermes
S.A.
ul. Domaniewska 50 B
02-672 Varsovie
Tél.: +48 22 363 6363

► **Portugal**

COSEC Companhia de Seguro de
Créditos, S.A.
Avenida da República, n° 58
1069-057 Lisbonne
Tél.: +351 21 791 37 00

► **Qatar**

Contacteur Émirats Arabes Unis

► **République tchèque**

Euler Hermes Europe SA
organizacni slozka
Molákova 576/11
186 00 Prague 8
Tél.: +420 266 109 511

► **Roumanie**

Euler Hermes Europe SA Bruxelles
Sucursala Bucuresti
Str. Petru Maior Nr.6
Sector 1
011264 Bucarest
Tél.: +40 21 302 0300

► **Royaume-Uni**

Euler Hermes UK
1 Canada Square
Londres E14 5DX
Tél.: +44 20 7 512 9333

► **Russie**

Euler Hermes Credit Management OOO
Office C08, 4-th Dobrynskiy per., 8
Moscou, 119049
Tél.: +7 495 9812 8 33 ext.4000

► **Singapour**

Euler Hermes Singapore Services Pte Ltd
12 Marina View
#14-01 Asia Square Tower 2
Singapore 018961
Tél.: +65 6589 3729

► **Slovaquie**

Euler Hermes Europe SA, poboka
poist'ovne z ineho clenkeho statu
2012: Plynárenská 7/A
82109 Bratislava
Tél.: +421 2 582 80 911

► **Sri Lanka**

Contacteur Singapour

► **Suède**

Euler Hermes Sverige filial
Döbelnsgatan 24, 4 tr.
P.O. Box 729
101 34 Stockholm
Tél.: +46 8 555 136 00

► **Suisse**

Euler Hermes Deutschland AG,
Zweigniederlassung Zürich
Richtplatz 1
Postfach
8304 Wallisellen
Tél.: +41 44 283 65 65
Tél.: +41 44 283 65 85 (Reinsurance)

► **Taiwan**

Contacteur Hong Kong

► **Thaïlande**

Allianz C.P. General Insurance Co., Ltd
323 United Center Building
30 th Floor
Silom Road.
Bangrak, Bangkok 10500
Tél.: +66 (0)2 231 1333

► **Tunisie**

Contacteur Italie

► **Turquie**

Euler Hermes Sigorta A.S.
Büyükdere Cad. No:100-102
Maya Akar Center Kat : 7 esentepe
34394 Şişli / Istanbul
Tél.: +90 212 2907610

► **Vietnam**

Contacteur Singapour

Le Bulletin Économique

est publié mensuellement par la Direction des Études Économiques
d'Euler Hermes Group

1, place des Saisons 92048 Paris La Défense Cedex

e-mail : research@eulerhermes.com - Tél. : +33 (0) 1 84 11 50 50

Le présent document reflète l'opinion de la Direction des Études Économiques d'Euler Hermes Group. Les informations, analyses, prévisions, contenues dans ce document sont fondées sur les hypothèses et les points de vues actuels de cette Direction et sont de nature prospective. Dans ce contexte, la Direction des Études Économiques d'Euler Hermes Group n'a aucune obligation de résultat et sa responsabilité ne peut être engagée à ce titre. Ces analyses sont d'ailleurs susceptibles d'être modifiées à tout moment.

www.eulerhermes.com

Le Bulletin
économique



Avec Ecofolio
tous les papiers
se recyclent.