

Prévisions de marché et production pour l'UE en 2019

Pour l'année 2019, nous prévoyons un marché des VL en Europe (UE+AELE) de 17,2 millions d'unités, soit une baisse de 3% par rapport à 2018.

Nous anticipons une baisse modérée du marché des VP (-0,9%) lors du dernier quadrimestre de 2019, car la base comparative de 2018 est faussée. Il faut se souvenir que l'introduction des normes d'homologation WLTP, avait eu pour conséquence une baisse des ventes de VP de 12,5% lors du dernier quadrimestre 2018, par rapport à la même période de 2017. Nous n'aurons donc pas deux années de suite le même problème.

En ce qui concerne le marché des VUL, nous sommes dans une bonne dynamique. Non pas en raison d'une envolée de l'activité en Europe qui profiterait aux artisans et aux PME, mais parce que le marché rattrape les années de vaches maigres qu'il a connu il y a quelques années.

Résilience du marché des VUL

	NB Ventes VUL 12 mois	Tendance normale	Écart à la tendance	
2007	2 280 476	1 850 000	430 476	
2008	2 035 955	1 850 000	185 955	
2009	1 417 720	1 850 000	-432 280	-2 079 894
2010	1 543 527	1 850 000	-306 473	
2011	1 653 608	1 850 000	-196 392	
2012	1 440 854	1 850 000	-409 146	
2013	1 440 674	1 850 000	-409 326	
2014	1 593 639	1 850 000	-256 361	
2015	1 780 084	1 850 000	-69 916	1 021 549
2016	1 984 712	1 850 000	134 712	
2017	2 065 878	1 850 000	215 878	
2018	2 130 358	1 850 000	280 358	
2019	2 240 601	1 850 000	390 601	

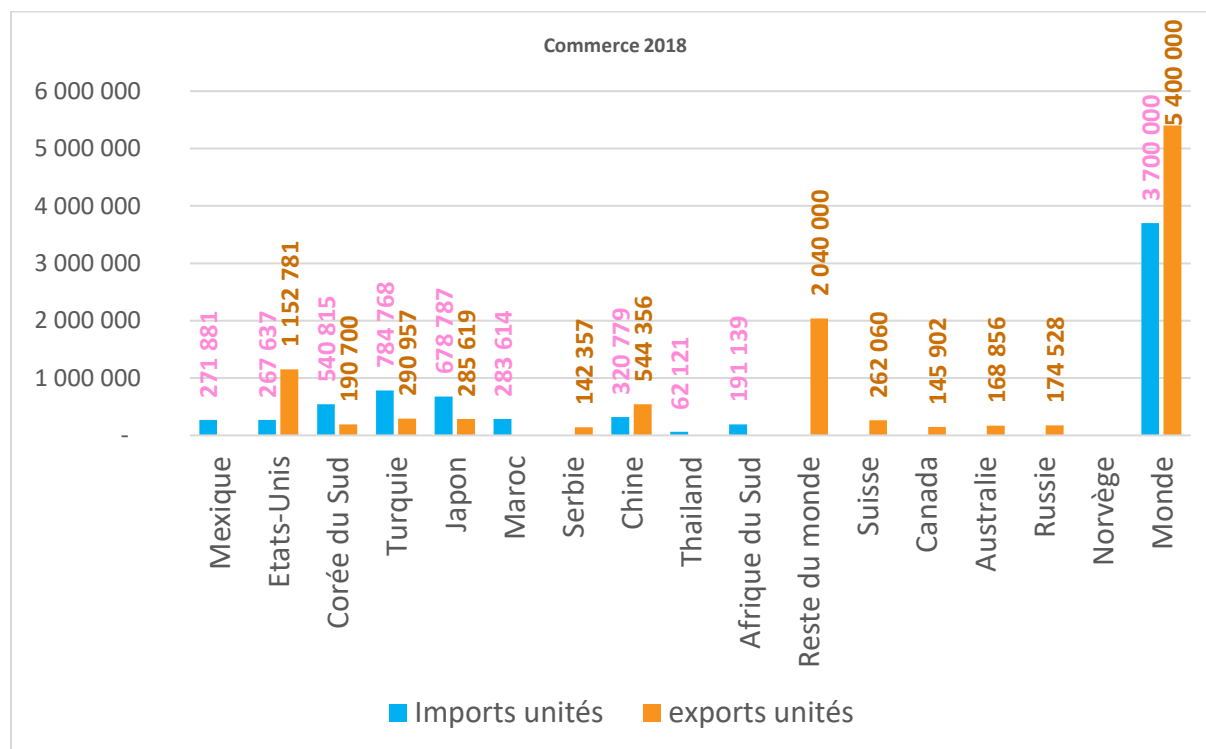
Les données ci-dessus représentent l'évolution des ventes de VUL en Europe. Il apparaît très clairement que la chute des ventes entre 2009 et 2015, a représenté une perte de 2 millions de véhicules par rapport à la tendance « normale » du marché, qui est de 1,85 millions de VUL par an. Mécaniquement, nous assistons depuis 2016 à une reprise du marché du simple fait qu'il y a obligation pour une partie de la clientèle à renouveler des véhicules devenus hors d'usage.

Atterrissage prévisionnel du marché en 2019 :

	VP	VUL	VL
2018	15 605 746	2 132 311	17 738 057
2019	14 981 000	2 240 601	17 221 601
	-4%	5,2%	-3%

Pour réaliser ces prévisions de marché, nous avons également travaillé à établir une prévision des ventes par modèle, que vous trouverez dans le fichier Excel joint.

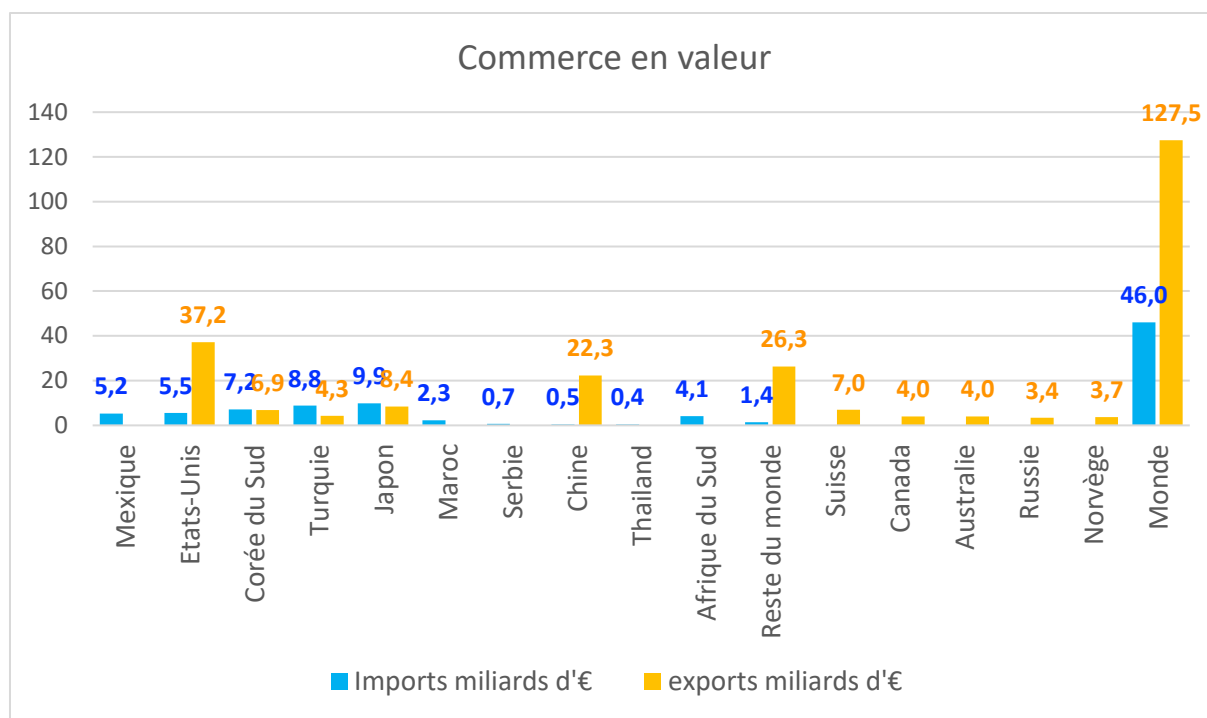
Pour établir des prévisions de production, il est nécessaire de réaliser des prévisions de marché mais cela n'est pas suffisant. En effet, l'UE importe 3,7 millions de VL et en exporte 5,4 millions, comme le montre le graphique ci-dessous.



L'UE a donc un solde positif de 1,7 millions de VL vis-à-vis de l'extérieur.

Si nous raisonnons en valeur, les données sont encore plus marquantes. Voici en milliards d'euros, les exportations et importations de l'UE.

Le solde commercial pour l'année 2018 est très largement favorable à l'UE puisqu'il dépasse les 81 milliards d'euros.



Cependant, lorsque l'on analyse en profondeur les données commerciales de l'UE, il apparaît que c'est principalement l'Allemagne qui est à l'origine de ce solde commercial très positif.

A elle seule l'Allemagne assure le tiers des exportations de VL hors d'Europe, et beaucoup plus si l'on raisonne en valeur. A ce phénomène, il faut ajouter que la majorité des exportations de VL (que ce soit à l'intérieur de l'UE ou hors de l'UE) des autres états membres de l'UE, sont le fait des constructeurs allemands implantés sur leur territoire.

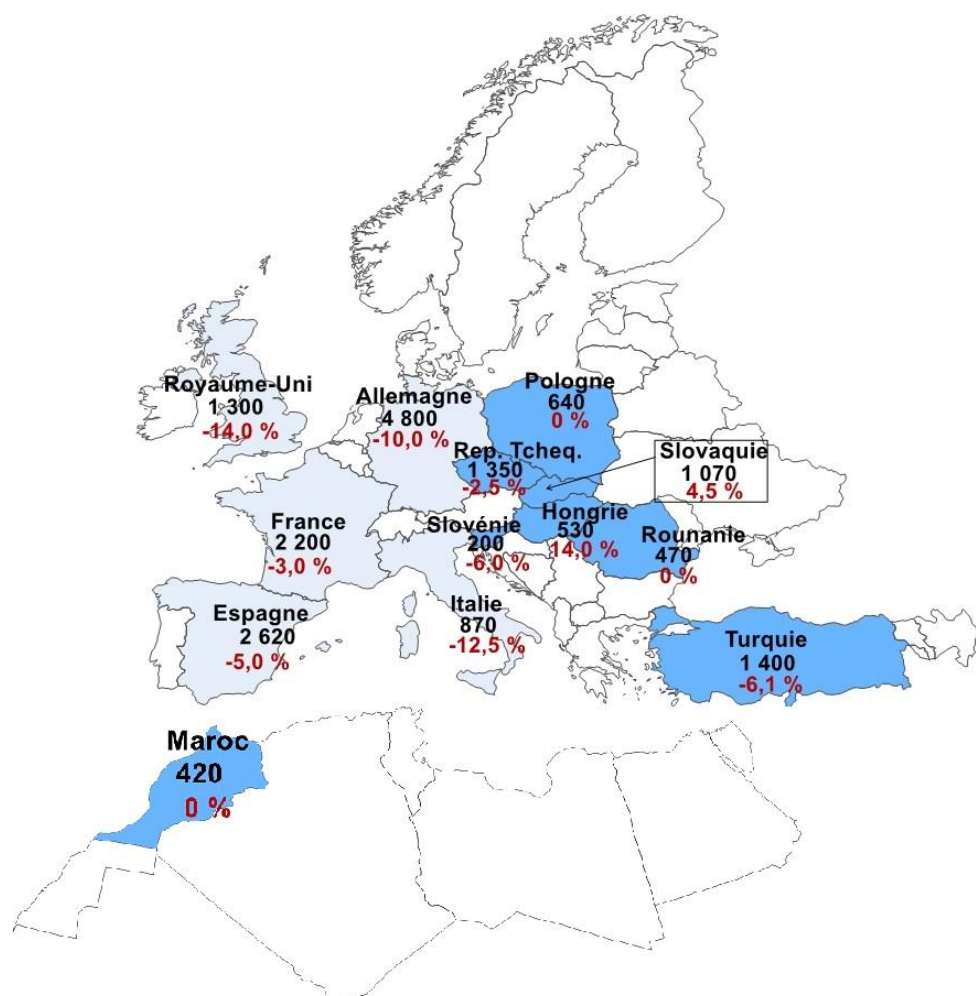
C'est particulièrement vrai de l'Espagne, de la République Tchèque, ou encore de la Slovaquie.

Réaliser des prévisions de production pour l'UE, c'est tenir compte de quatre phénomènes concomitants :

- 1) L'évolution du marché que nous avons présenté
- 2) Ce sont principalement les constructeurs allemands qui exportent des VL. Les exportations se concentrent sur les VL Premium. BMW, Audi et Mercedes alimentent pour partie à partir des usines européennes, les marchés internationaux. Avec cependant une exception notoire en ce qui concerne les véhicules des segments D, E et F, qui sont exclusivement fabriqués en Europe, pour ne pas dire en Allemagne. Par exemple, il n'y qu'une usine qui fabrique les Classe S ou les séries 7 pour le monde entier. C'est également le cas de Porsche qui produit presque tous ses modèles en Allemagne. Ainsi donc, pour déterminer la production des constructeurs Premium (Allemand et autres), il faut analyser la demande pour ces véhicules sur les marchés extérieurs dont les plus gros sont les Etats-Unis et la Chine. Actuellement, les exportations d'Europe vers ces pays sont en baisse.

- 3) L'UE a signé des accords de libre échange avec des pays qui sont d'importants producteurs de VL, tels le Japon, la Corée du Sud ou le Mexique. C'est également le cas avec des pays qui sont aux marges de l'Europe, mais dont le commerce et la production automobile, sont très liés aux marchés européens comme le Maroc et surtout de la Turquie. Ces deux pays bénéficient du transfert de productions qui étaient auparavant assurées en Europe.
- 4) Nous assistons depuis quelques années à un retour en grâce de la plupart des constructeurs japonais, à l'exception de Honda. Si des constructeurs comme Toyota, Suzuki ou Nissan produisent une part importante, mais néanmoins variable, de leurs véhicules en Europe occidentale, ce n'est pas le cas de constructeurs comme Mazda, Subaru, Mitsubishi ou encore Lexus, qui n'y produisent rien. Ce phénomène se constate également avec KIA et Hyundai, qui importent sur le marché européen des véhicules de Corée, tels les modèles Ioniq, Kona, Stonic et Niro. Ces marques ou modèles sont parmi ceux dont les ventes progressent le plus. Ce qui est un facteur que concoure à la baisse de la production dans l'UE.

La prise en compte et l'analyse de ces quatre éléments, nous amène à proposer la prévision de production par pays suivantes :



En ce qui concerne les pays en bleu, nous anticipons une stagnation de la somme de leurs productions en 2019.

En revanche, pour les autres pays d'Europe occidentale, il semble évident que la production sera orientée à la baisse. Au total, nous prévoyons une baisse de la production de VL dans l'UE de 6% pour 2019.