

Coronavirus : quel effet sur le marché de l'automobile d'occasion ?

Le marché automobile fait face à sa 5ème crise majeure du 21ème siècle, après les attentats de 2001, la crise financière de 2008, celle de l'Euro de 2012 et le Dieseldate de 2016. L'effet du Coronavirus sera pourtant difficilement prévisible sur notre industrie, tant les causes de cette crise sont inédites.

Avec un confinement prolongé et un retour à la normale qui reste très incertain, quels scénarios pour le marché et les prix de l'occasion lors de la reprise ?



Une crise proprement exceptionnelle

Les crises de marché traditionnelles résultent d'un déséquilibre de l'offre, supérieure à la demande : les constructeurs et leurs réseaux produisent plus de véhicules que les particuliers et les entreprises ne peuvent en absorber.

Le résultat est une augmentation des stocks, un allongement des délais de vente et, au final, une baisse des prix comme moyen de retrouver un équilibre avant un ajustement à la baisse de la production.

La crise du coronavirus est unique, en ce qu'elle ne crée pas de déséquilibre entre l'offre et la demande : elle met simplement et brutalement à l'arrêt quasi total tout le marché...

Depuis le 15 mars, la production des constructeurs est stoppée, les réseaux de distribution sont fermés, les loueurs ne livrent plus que quelques véhicules et négocient des extensions de

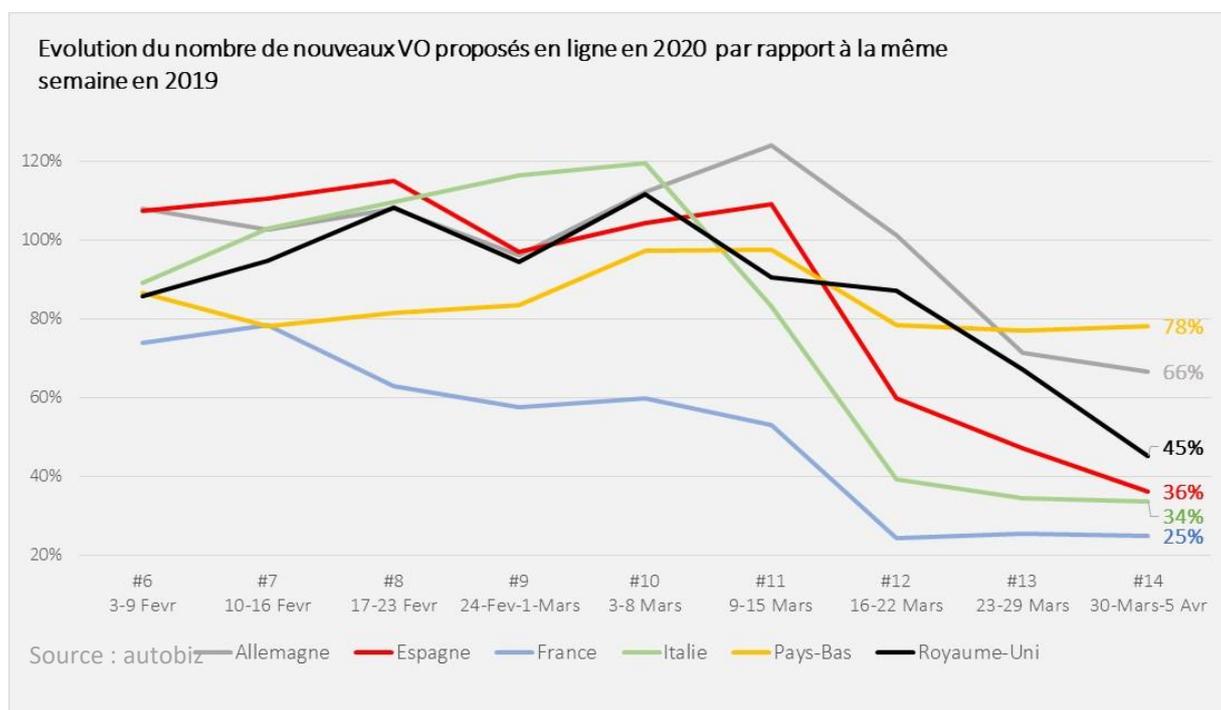
contrats avec leurs clients. Les transactions observées dans les pays confinés ont baissé de plus de 80%. Quelques particuliers tentent encore de vendre leur véhicule, mais font face à une demande négligeable.

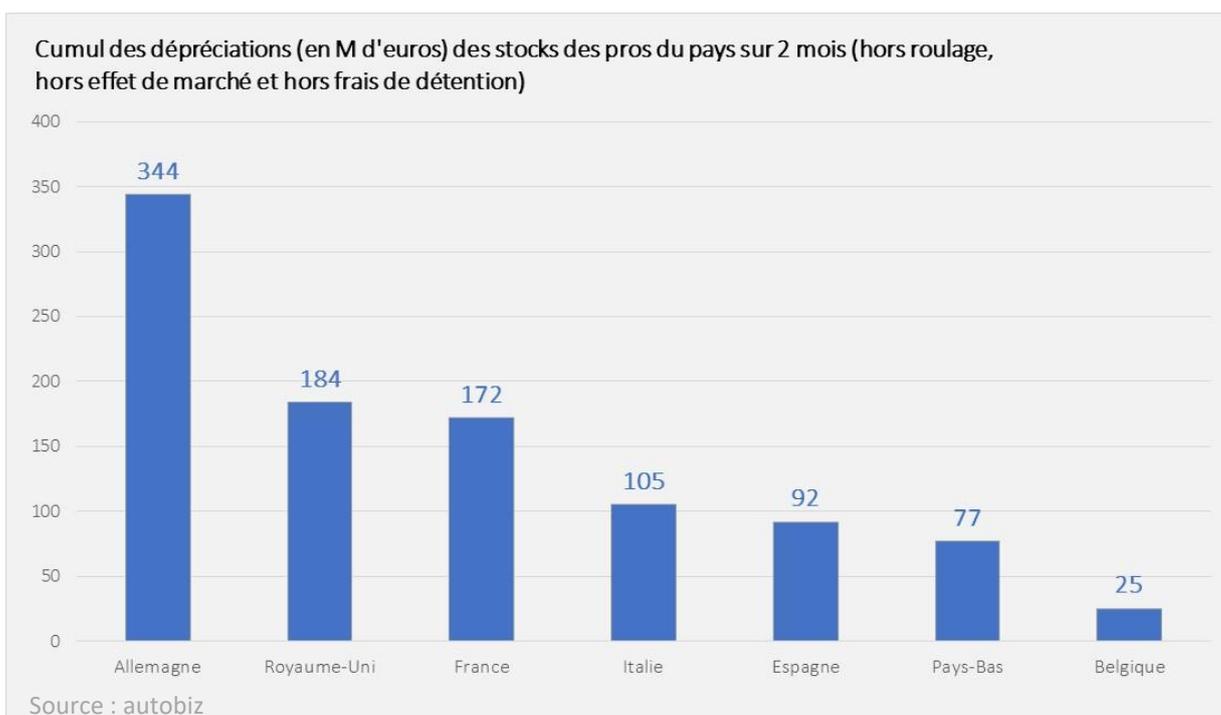
L'exemple Chinois

Pour prédire la reprise, le secteur observe avec attention le marché chinois. En mars, premier mois post-confinement, Volkswagen China indique avoir repris la production dans la plupart de ses usines⁽¹⁾. Le constructeur évalue son niveau de ventes à 60% du volume de l'année dernière, avec une prévision de retour à la normale au début de l'été.

D'autres secteurs, comme celui du luxe, voient également leurs ventes reprendre en Chine en mars et retrouver des niveaux qui les laissent optimistes quant à un rétablissement du marché⁽²⁾.

Ces chiffres, s'ils se confirment, permettraient d'envisager des





scénarios de reprise sous 4 mois en Europe, à compter de la date de déconfinement. Reste à savoir quels niveaux de production les contraintes sanitaires permettront de retrouver au final (offre) et comment la crise affectera les particuliers (demande).

Quels impacts en Europe ?

La parenthèse laissera des séquelles fortes sur la rentabilité et la trésorerie des distributeurs.

Nous avons ainsi calculé que, dans le cas d'un arrêt complet des 7 plus grands marchés d'Europe de l'Ouest pendant deux mois, l'effet de dépréciation des stocks serait de près d'un milliard d'euros.

A la reprise, beaucoup de distributeurs, et notamment ceux qui ne sont pas soutenus par un

constructeur, seront sous pression de générer rapidement de la trésorerie pour faire face à des échéances prioritaires. Il leur faudra aussi réorganiser leur bilan, alourdi d'un passif de crise.

Le résultat serait une baisse des prix des VO, très forte sur les canaux B2B utilisés comme 'soupapes' de liquidité, et plus atténuée sur les canaux B2C, moins réactifs. A titre de comparaison, en B2B, l'impact sera à minima équivalent à celui observé lors des 'plans cash' des mois de juin et décembre, pendant lesquels les distributeurs réduisent leurs stocks ponctuellement, en échange de remises moyennes de l'ordre de - 5% sur les prix habituels.

Cette phase de pression sur les prix devrait pourtant être limitée dans le temps. La remise en route

La méthode d'observation des valeurs de VO.

Depuis 2008, autobiz collecte quotidiennement des millions d'informations sur les principaux marchés VO dans le Monde. Ces données constituent autant de signaux micro-économiques individuels. Agrégés et suivis dans la durée, ils permettent à nos chercheurs d'identifier et de quantifier des phénomènes à l'échelle macro-économiques.

progressive de la production VN et VO évitera un raz de marée de l'offre, face à une demande qui elle aussi, mettra du temps à retrouver des niveaux sains.

Quel scénario pour notre économie ?

A la différence de la grande Dépression de 1929 ou de la crise financière de 2008, la situation actuelle n'est pas induite par des phénomènes de mécanique financière.

Le Coronavirus a frappé une économie mondiale globalement en bonne santé, même si elle montrait des premiers signes de ralentissement.

Pour autant, notre capacité à supporter les dettes importantes engagées par nos états pour surmonter cette situation a des limites. La durée de la crise et le délai de remise en route de nos économies dictera si nous devons

faire face à une récession économique de l'ampleur de celle de l'Euro de 2012 ou de la crise financière de 2008 ou plutôt à une véritable dépression, comme celle de 1929.

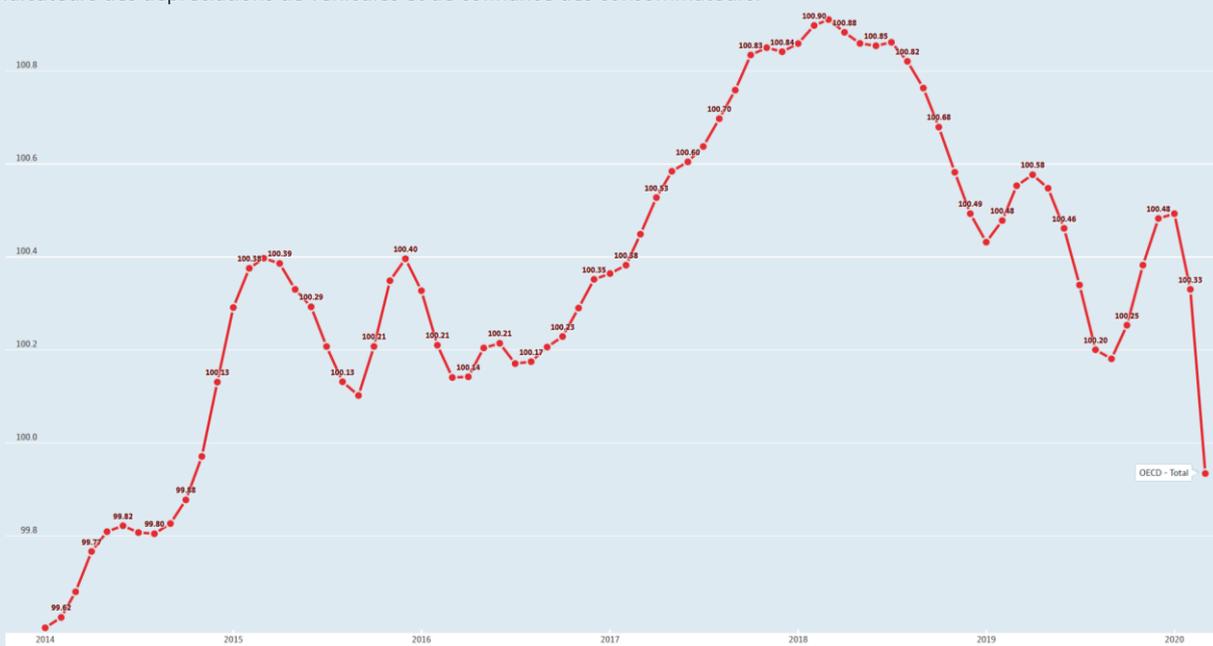
Le CCI, principal indicateur économique des valeurs VO

L'indicateur CCI – l'index de confiance des consommateurs, publié pour le mois de mars 2020 par l'OCDE pour l'ensemble de sa zone, accuse une chute mensuelle d'ampleur record depuis sa création dans les années 1970. Alors qu'il était encore positif en février 2020, il repasse sous la barre des 100 points pour la première fois depuis fin 2014, traduisant le pessimisme des particuliers face à leur avenir⁽⁴⁾.

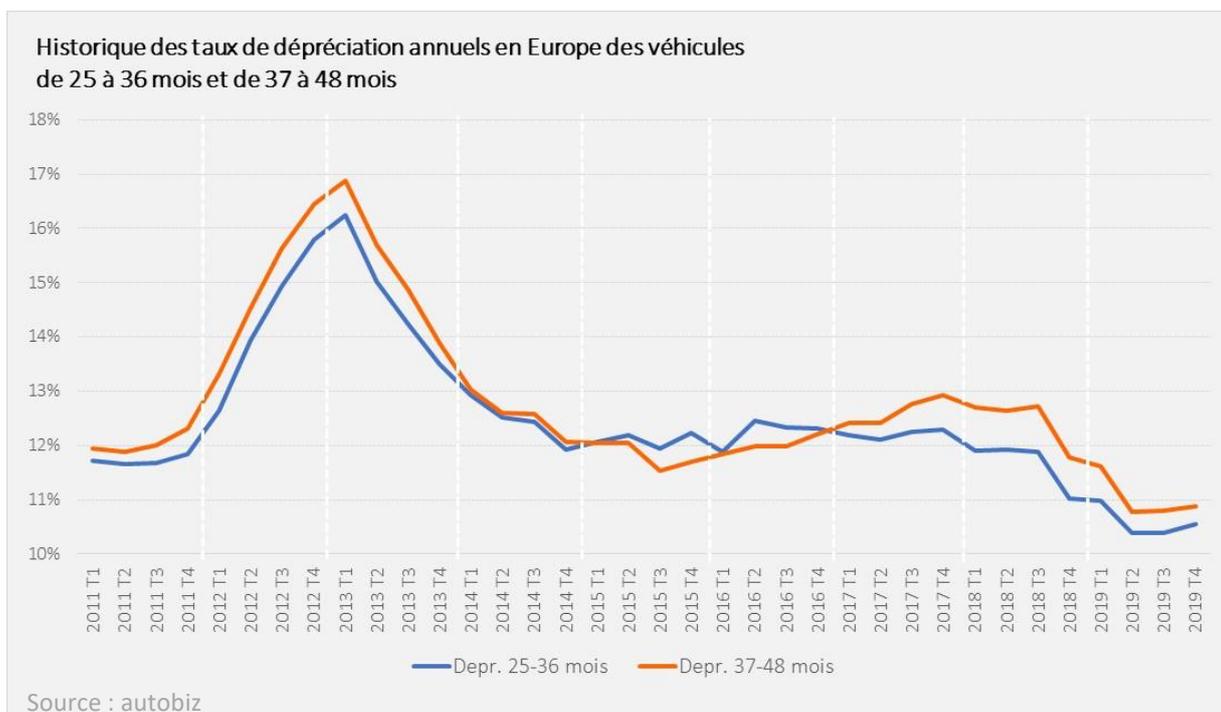
Historiquement, cet indicateur est très fortement corrélé au développement des prix des véhicules d'occasion : la chute de l'un entraîne la chute de l'autre.

CCI - indicateur déterminant pour la prévision globale des dépréciations et des valeurs résiduelles résultantes.

Les observations de marché d'autobiz menées depuis 10 ans ont démontré la corrélation très forte entre l'évolution des deux indicateurs des dépréciations de véhicules et de confiance des consommateurs.



Source : OCDE



La publication de l'indicateur pour le mois d'avril sera donc très importante pour estimer dans quel climat se fera la reprise du mois de mai.

Quel scénario pour les valeurs résiduelles à moyen terme ?

En attendant de voir l'impact du Coronavirus se matérialiser sur l'économie, le principe de précaution consisterait à se baser sur les enseignements de la crise de 2012 pour projeter les effets de la situation actuelle sur les valeurs résiduelles des VO.

A l'époque, les taux de dépréciation annuelle des VO, tous produits confondus, étaient passés d'un niveau 'normal' d'environ 12% avant crise à 17% pour les principaux pays d'Europe ⁽³⁾.

Autrement dit, les valeurs résiduelles de véhicules à 3 ans avaient chuté de leur niveau 'normal' de 68% à seulement 57%. Il avait fallu trois ans, jusqu'à fin 2014, pour que les dépréciations retrouvent leur niveau normal.

C'est d'ailleurs ce même délai d'environ 3 ans qu'il a fallu aux véhicules à motorisation diesel, pour qu'ils retrouvent un niveau de dépréciation 'normal', après leur envol suite au Dieselgate.

Cette période de 3 ans pourrait s'avérer à nouveau le délai nécessaire pour que l'offre et la demande s'accordent sur les marchés de l'occasion européens.

Un scénario prudent consisterait en conséquence à baser ses prévisions de valeurs résiduelles sur des niveaux de dépréciation annuelle augmentant à partir de l'été 2020 jusqu'à un pic de 18% par an, pour retrouver un niveau normal en 2023 ⁽³⁾.

Au-delà de l'économie et du pouvoir d'achat des ménages, toute prévision devra aussi prendre en compte les effets qualitatifs que la longue période de confinement aura sur le comportement futur des consommateurs en matière de choix automobile.

Le leasing, le véhicule électrique et le commerce électronique devraient ainsi sortir grands gagnants de cette crise

Notre engagement pour les semaines à venir

Afin de suivre les évolutions du marché VO jusqu'à la sortie de crise nous suivrons chaque semaine, selon leur rythme d'actualisation, l'ensemble des données mentionnées plus haut ainsi que de nouvelles informations que nous jugerons utiles de partager avec vous.

A propos d'autobiz



Contact

Créée en 2004, autobiz est une start-up innovante, leader sur le marché de la cotation automobile. L'analyse des données « big data » lui a permis de mettre en place une gamme d'outils internationaux pour développer le business VO (véhicules d'occasion) des professionnels de la distribution, de la location et de l'assurance automobile.

Aujourd'hui basée à La Défense (92), autobiz dispose également de bureaux à Berlin, à Valence (Espagne) et Milan.

Début 2017, le groupe PSA est entré au capital d'autobiz. Cette collaboration renforce la position d'autobiz sur le marché automobile à l'international et lui permet de développer de

Sources

- (1) Interview de Stephan Wöllenstein, CEO of Volkswagen Group, par He Shan, publiée le 01/04/2020 dans China.org.cn (http://www.china.org.cn/business/2020-04/01/content_75885415.htm)
- (2) Interviews de professionnels du secteur
- (3) Observatoire autobiz
- (4) OCDE